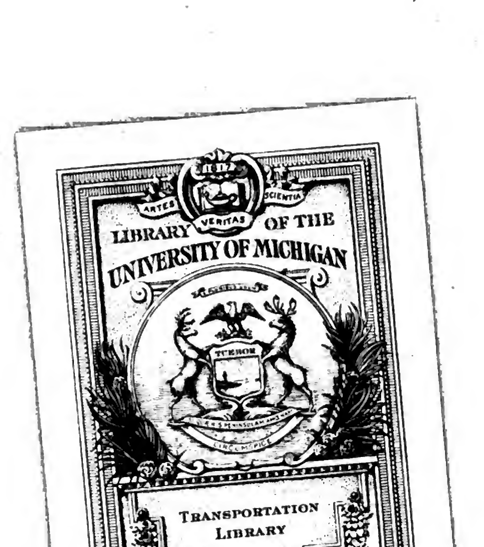
Die Festreise zur Eröffnung der Nord-Pacific Eisenbahn ...


ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE
TRANSPORTATION
LIBRARY



DIE FESTREISE

zur

Eröffnung

der

Nord-Pacific Eisenbahn

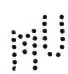
im September 1883.

Für seine Familie und Freunde beschrieben

Von einem Theilnehmer.

Als Manuscript gedruckt.

NEW YORK,
1884.



Indem der Verfasser die ursprünglich nur für seine Nächsten bestimmte Reisebeschreibung durch Vervielfältigung einem weiteren Kreise von Freunden zugänglich macht, rechnet er auf ihre Nachsicht und hofft, dass das Interesse an einer bisher nur Wenigen bekannten Gegend die Mangelhaftigkeit seiner Darstellung übersehen lassen wird.

New York, December, 1883.

Die Nord-Pacific Eisenbahn, durch deren Ausbau der Nordwesten der Vereinigten Staaten in seiner ganzen Breite dem grossen Verkehr erschlossen worden ist, hat eine lange und wechselvolle Geschichte hinter sich. Als erster unter allen den Schienenwegen, die heute die Ufer des Atlantischen und des Stillen Oceans verbinden, projectirt, und seit nahezu 20 Jahren durch eine von den Ver. Staaten incorporirte Gesellschaft in ihrem Bau begonnen, ist sie in Folge von Umständen, die hier nicht erörtert werden können, als letzte zur Vollendung gekommen. Selten wohl hat ein grossartiges Unternehmen der Art mit so vielen Schwierigkeiten zu kämpfen und für seine Urheber und Beförderer so viele Täuschungen im Gefolge gehabt, wie diese Bahn. Noch seltener aber werden die Beispiele sein, wo ein lange als hoffnungslos erschienenes Unternehmen mit so überraschender Schnelligkeit seiner schliesslichen Vollendung zugeführt wurde, wie es der jetzigen Administration der Bahn in zwei kurzen Jahren gelungen ist.

Kein Wunder also, dass die Direction der Bahn und der an ihrer Spitze stehende Präsident, Herr Henry Villard, sich bewogen fühlten, der Freude

über den glücklich erfolgten Ausbau ihrer Hauptbahn durch eine in grossem Styl geplante und mit beispielloser Liberalität ausgeführte Feier Ausdruck zu geben.

Schon im Frühsommer waren Einladungen an hervorragende Männer in Deutschland und Grossbritannien ergangen, und aus jedem dieser mehr oder weniger finanziell bei dem Unternehmen betheiligten Länder waren einige dreissig Gäste hier eingetroffen. Politische und wissenschaftliche Notabilitäten, Bankiers, Kaufleute und Künstler, Glieder des englischen Adels, persönliche Freunde und Verwandte des in Deutschland geborenen und erzogenen Präsidenten, gemischt mit Vertretern der öffentlichen, insbesondere der deutschen Presse, lieferten eine seltene und characteristische Repräsentation der beiden Länder. Unter den noch weit zahlreicheren Gästen aus allen Theilen der Ver. Staaten befanden sich Mitglieder der Regierung und des Congresses, ein früherer Präsident der Ver. Staaten, verschiedene Gouverneure von Staaten, fremde Gesandte, Directoren der Bahn mit ihren Familien und zahlreiche Repräsentanten der Presse. Etwa ein Dutzend hiesiger Deutsch-Amerikaner waren mit einer Einladung beehrt worden und genossen das besondere Vergnügen, die Reise in der Gesellschaft der bevorzugten deutschen Gäste mitzumachen, und ihre Kenntniss von Land und Leuten gegen deren Mittheilungen aus dem alten Vaterland auszutauschen.

Die meisten der fremden Gäste mit ihren speziellen Begleitern waren auf dem ersten von New York abgehenden Zuge untergebracht, auf dem auch Herr

Villard mit seiner Familie fuhr. Die übrigen Gäste aus dem Osten der Vereinigten Staaten waren auf einem zweiten Zug, der einen Tag später von New York direct nach Chicago abging. Der erste Zug, auf dem ich zu fahren das Glück hatte, bestand meist aus Directoren-Wagen, die zum Theil von anderen Bahnen geborgt waren, und von denen jeder seine eigene Küche, Schlafzimmer und offene Schlafstellen, einen Esssalon mit grossen Fenstern, einen Koch und zwei farbige Diener hatte. Ein gewöhnlicher Schlafwagen beherbergte etwa 15 Gäste und war von einem eigenen Restaurationswagen begleitet.

Die Vorkehrungen zum sichern Transport von vier grossen Zügen über die 2000 engl. Meilen lange Bahn von St. Paul in Minnesota, nach Portland in Oregon, und zurück, waren mit grösster Sorgfalt getroffen und wurden mit unfehlbarer Präcision ausgeführt. Der zur Zeit schon lebhafte gewöhnliche Verkehr auf der Bahn war, wo die Züge vorbei kamen, ganz sistirt. Sämmtliche Ingenieure und Superintendenten der Bahn waren mit genauen Instructionen versehen. Die Fahrgeschwindigkeit war darin auf 25 Meilen die Stunde limitirt, und der ganze Dienst auf der Bahn wurde telegraphisch regulirt und controllirt. Ein gedrucktes Programm für die ganze Fahrt war schon vorher unter die Gäste vertheilt; es wurde auf dem Hinwege genau eingehalten, und auf der Rückfahrt nur auf den Wunsch der Gäste hie und da modificirt. Für Lebensmittel, Wein und dergleichen war durch mitfahrende Commissariatswagen auf's Beste und Reichlichste gesorgt, und was erneuert werden musste, stand auf jeder Hauptstation zu rechter Zeit bereit. Cours-

zettel mit genauer Angabe der Distanzen und sonstiger Information, sowie Karten und Beschreibungen einzelner Districte wurden von Zeit zu Zeit vertheilt, ebenso die an den verschiedenen Orten erscheinenden Zeitungen. Mit Ausnahme weniger kurzer Regenschauer war die Excursion durchweg vom schönsten Wetter begleitet.

Unser Zug verliess New York am 28. August und traf um 1 Uhr am folgenden Nachmittag auf der Station Niagara Falls ein, wo Wagen bereit standen und die Gesellschaft über die Hängebrücke auf das Canadische Ufer und wieder zurück nach Goat Island und dem Whirlpool fuhren. Eine besonders schöne Beleuchtung liess die Fälle in voller Herrlichkeit erscheinen und erregte allgemeines Entzücken. Nach einem im Clifton House eingenommenen Mahl fuhr die Gesellschaft an dem electrisch beleuchteten amerikanischen Fall vorbei nach der Station, von der der Zug 9 Uhr Abends nach Buffalo zurück und über die Lake Shore und Michigan Southern Road nach Chicago weiter eilte, wo wir am 30. August gegen Dunkelwerden eintrafen und im Palmer House einquartiert wurden. Am folgenden Tage wurde die Gesellschaft in der Stadt Chicago und ihren zwei grossen Parks herumgefahren, und auf der Börse mit den später überall wiederkehrenden Festreden tractirt. Am Abend des 31. August fuhr sie, durch zahlreiche weitere Gäste verstärkt, nach St. Paul. Die hübsch gelegene Hauptstadt von Wisconsin, Madison, wurde bei Nacht passirt, und von den dortigen Deutschen, die sich um den uns zugedachten festlichen Empfang betrogen sahen, fanden wir am andern Morgen einen freundlichen Gruss in den Wa-

Niagara Falls

Chicago

gen in Gestalt zahlreicher Blumensträusse. Die letzten Stunden der Fahrt zeigten uns das wohl angebaute freundliche Hügelland des nordwestlichen Wisconsin mit seinen lieblichen Seen und Flüssen.

St. Paul

In St. Paul, wo wir am 1. September, 10 Uhr Morgens, eintrafen, betraten wir zuerst das Gebiet der Nord-Pacific Bahn, und hier, wie von nun an auf jeder Station, empfingen uns Musik, bekränzte und beflaggte Strassen und Häuser, Triumphbogen und Freudenbezeugungen aller Art seitens der dicht versammelten Einwohner. In den bereitstehenden Wagen untergebracht und in jedem derselben von einem als Führer beigegebenen Bürger der Stadt begleitet, besuchten wir zuerst das festlich geschmückte Bureau-Gebäude der Bahn. Alsdann wurden wir zwei Stunden lang in der hübsch auf verschiedenen Hügeln am Mississippi entlang gelegenen, sehr umfangreichen und lebhaften Handelsstadt und ihrer Umgebung herumgefahren, und darauf von den dortigen Deutschen, die uns mehr der Art zugedacht hatten, als sich ausführen liess, in einer Restauration bewirthet. Um 3 Uhr brachte uns der Zug dann nach dem nur circa 12 Meilen entfernten Minneapolis, einer gleich grossen Fabrikstadt, an den früher ihrer Schönheit wegen berühmten St. Anthony Fällen des Mississippi, die aber jetzt ganz durch ein grosses Wehr verdeckt und als Wasserkraft durch zahlreiche Kanäle verwendet sind. Dort fanden wir wieder den üblichen Empfang und die Wagen, die uns nach einer der zahlreichen kolossalen Mehlmühlen brachten, in der täglich über 5000 Fässer Mehl aller Sorten fertig gestellt werden. Ein Theil der Gesellschaft wurde dann nach dem

Minneapolis

Hause eines früheren Gouverneurs von Minnesota gefahren, wo wieder ein kaltes Mahl gereicht wurde, und bei Dunkelwerden nahm uns der Zug wieder auf und brachte die Gesellschaft nach dem circa 15 Meilen südwestlich gelegenen See Minnetonka, wo uns das Hotel Lafayette, ein kolossales Sommer-Hotel mit electrischer Beleuchtung, in seine schönen Räume aufnahm. Hier wurde der Sonntag, der 2. September, in Ruhe verbracht, und nur am Nachmittag eine Fahrt auf einem Dampfboot über den lieblichen, von zahlreichen bewaldeten Buchten eingesäumten See gemacht, bei dem sich unsere Berliner Genossen lebhaft an die Ufer der Havel versetzt fühlten. Im Hotel Lafayette machte ich unter Anderen die Bekanntschaft eines alten ehemaligen Offiziers der Ver. Staaten Armee, General Sibley, der sich rühmen kann, im Schutze des in der Nähe von St. Paul gegen die Indianer erbauten und jetzt eine Garnison von Negersoldaten beherbergenden Fort Snelling das erste von einem Weissen errichtete Haus in Minnesota erbaut zu haben, das heute auf zwei grosse Städte, jede von nahezu 100,000 Einwohnern, ausschaut.

Minnetonka

Am Montag, den 3. September, war in beiden Städten eine grosse Feier anberaumt, die, hauptsächlich aus endlosen Processionen bestehend, ausser der Miliz, Feuerwehr etc. alle hier vertretenen Gewerbe und Handelszweige zur Anschauung brachte. Verschiedene Züge führten die Gesellschaft zuerst nach St. Paul, wo wir unter schattigen Bäumen auf bequemen Sitzen mehrere Stunden lang dem bunten Schauspiel zusahen. Dann ging es nach Minneapolis, wo sich dasselbe wiederholte. Am Nachmittag

wurden wir dann in zahllosen Wagen nach dem östlich von der Stadt einige Meilen entfernt gelegenen Lake Calhoun gefahren, wo die grosse Gesellschaft stehend ein Mahl einnahm, das mit den üblichen Reden schloss. Gegen Abend brachten uns die Züge dann wieder nach dem Minnetonka See, wo im Hotel Lafayette über 600 Gäste von der Stadt St. Paul bewirthet wurden, an welchem Feste auch der auf der Heimreise von Yellow Stone Park hier durchkommende Präsident der Vereinigten Staaten, General Arthur, Theil nahm.

Um 11 Uhr fing die Gesellschaft an aufzubrechen und nachdem wir uns überzeugt hatten, dass das vortrefflich besorgte Gepäck, das auf der ganzen Reise immer zugänglich blieb, am rechten Platz war, fuhr der erste Zug in die Nacht hinein, voraus eine sogenannte *pilot-engine*, die die Sicherheit der Bahn verbürgte, und gefolgt von drei andern grossen Zügen, die in Zwischenräumen von je einer halben Stunde den Rest der nun zu ihrer vollen Grösse von ca. 320 Personen angewachsenen Gesellschaft weiterführten.

Um die Nord-Pacific Bahn auf dem nächsten Wege und auf einer ihr gehörenden Zweigbahn zu erreichen, hätten wir nach St. Paul zurückkehren und von dort nahezu in nördlicher Richtung nach Brainerd fahren müssen; statt dessen wurden wir jedoch auf der den Minnetonka See berührenden St. Paul, Minneapolis und Manitoba Eisenbahn direct von jenem See in nordwestlicher Richtung nach der Grenze von Minnesota und der am Red River of the North gelegenen ersten Stadt in Dakota Territory, Fargo, gefahren. **Fargo** Bei unserem Erwachen am Morgen des 4ten Septem-

ber fuhren wir auf dieser Bahn durch die eigentliche Seeregion des nordwestlichen Minnesota, wo die vorher einen grossen Theil des Landes bedeckenden Eichenwaldungen immer seltener, dagegen die flachufrigen offenen Seen häufiger wurden, und das fruchtbare Land von unabsehbaren Waizenfeldern bedeckt war. Hier passirten wir auch die geologisch merkwürdige Strecke von ca. 100 Meilen, wo die beiden Flüsse, der Red River of the North und der Mississippi, in geringer Entfernung von einander in entgegengesetzter Richtung dahin fliessen, ohne von einer bemerkbaren Bodenerhebung von einander geschieden zu sein. In Fargo, wo wir die eigentliche vom Lake Superior herkommende Nord-Pacific Bahn betraten, erwarteten unseren Zug die gewöhnlichen Feierlichkeiten. Um Mittag ging es aber schon weiter und nach einer kleinen Stunde hielten wir an der berühmten Dalrymple Farm von ca. 70,000 Acker in einem einzigen Complex, von denen in diesem Jahr nicht weniger als 17,000 Acker mit Waizen bestellt gewesen waren, und einen Durchschnittsertrag von über 20 Bushels (à 60 lb.) per Acker geliefert hatten. Soweit das Auge reichte, standen die Garben in dem unendlichen topfebenen Felde und erwarteten die Dampf-Dreschmaschine, die nahe am Zug in voller Arbeit war und den Waizen in Säcken verpackt zur sofortigen Verladung mit der Bahn fertig stellte. Die Eigenthümer dieser sogenannten Bonanza-Farm, ein Mr. Cheney aus Boston und ein Gen. Cass aus St. Paul, beide Directoren der Bahn, waren mit ihren Familien auf dem zweiten Zug, und erzählten uns, wie sie hier vor ca. 12 Jahren den ersten Versuch machten, auf dem als

Dalrymple Farm

unfruchtbar verschrieenen Boden Dakota's Waizen zu bauen; der Erfolg hat diese Pioniere glänzend gerechtfertigt, denn heute producirt das nur zum geringen Theil angebaute Territorium von Dakota schon über 20 Millionen Bushels Waizen im Jahr. Sie erzählten uns aber auch von den Heuschrecken, die ihnen vor sieben Jahren an einem Tag über 40,000 Bushels noch grün im Feld stehende Frucht zerstört hatten, drückten dabei jedoch die Zuversicht aus, dass diese mit dem zunehmenden Anbau des Landes seltener gewordene Landplage bald ganz verschwinden werde. Eine kurze Strecke weiter wurde an einer andern grossen Farm gehalten, wo ausser Waizen auch andere Producte ausgestellt waren, wie Rüben, Kartoffeln, Zwiebeln u. a., sämmtlich von kolossaler Grösse. Ich schleppte eine Kartoffel von 10 Zoll Länge und 3—4 Zoll Dicke in unseren Wagen, wo wir sie am anderen Morgen zu Vieren zum Frühstück verzehrten und untadelhaft fanden.

Man hat in Europa angefangen diese grossartigen Farmen als Latifundien-Wirthschaft zu verschreien und Unheil von ihnen zu prophezeien. Sie sind auch hier insofern scheel angesehen, als sie keinen unabhängigen Bauernstand aufkommen lassen, und nur zu gewissen Zeiten wandernde Arbeiterschaaren heranziehen. Wer aber die Zunahme der in dem Territorium ansässigen kleinen Farmer betrachtet, der kann dieser Art von Grossbesitz, die denn doch nur auf den Anbau des Landes ausgeht, keine mächtige Bedeutung und auch keine lange Dauer zuschreiben, und er soll schon heute nur noch wenig Anziehung auf Capitalisten ausüben und nicht mehr

im Wachsen begriffen sein. Dass solch grosse Complexe mit den wenigen Gebäuden, die zu ihrer Bewirthschaftung gehören, das Auge wenig ansprechen, versteht sich von selbst. Der Unterschied zwischen ihnen und den von kleineren Bauern besiedelten Strecken ist aber nicht auffallend; denn auch da verschwindet bis jetzt noch der Mensch mit seinen Gebilden in dem baumlosen Meere dieser nur wenig wellenförmigen, selten von Flussläufen unterbrochenen und deshalb für unser Auge trostlosen Ebene. Ein paar Stunden weiter und wir hielten in Jamestown, einer jungen Ansiedlung von 2500 Seelen am James River, durch dessen fruchtbares Thal eine ca. 50 Meilen lange Zweigbahn nach Norden führt. Dort wurden wir in die bereit stehenden Farmer-Wagen gepackt und einen Hügel hinaufgefahren, auf dem ein Pavillon errichtet war, in dem uns ein kaltes Mahl mit obligaten Reden erwartete.

Jamestown

Nach meiner Rückkehr fand ich am Bahnhof einen alten Bekannten, George Smiley, einen Sohn unseres freundlichen Wirthes von unserm langjährigen Sommeraufenthalt am Lake Minnewaska, von dem ich zwar wusste, dass er nach Dakota gegangen war und Kartoffeln baute, dessen Wohnort mir aber nicht bekannt war. Er zeigte mir das in öder Ferne stehende Bretterhäuschen, in dem er mit einem Associé haust; er gestand mir aber, dass er es dort nicht lange mehr aushalten werde und nach Oregon weiter zu ziehen gedenke, weil die Farmer hier zwischen Erndte und Aussaat absolut nichts zu thun haben, und bei grimmiger Winterkälte vor langer Weile fast umkommen.

Eine weitere Fahrt von ca. 100 Meilen brachte

uns in der Nacht zum 5ten September in die zukünftige Hauptstadt von Dakota, nach Bismarck am Missouri, wo alle vier Züge zusammentrafen. Seine Berühmtheit verdankt der junge Ort mit dem stolzen Namen einstweilen hauptsächlich seiner extremen Winterkälte, die, täglich über das Land telegraphirt, dem Osten regelmässig das Herannahen einer arktischen Luftwoge vorausverkündigt. Als wir dem Wagen entstiegen, fanden wir seine ca. 3000 Einwohner sämmtlich auf den Beinen und durch starken Zuzug aus der Umgegend vermehrt. Denn hier sollte heute die Anwesenheit so vieler und seltener Gäste benutzt werden, um zu dem eben begonnenen Bau eines Staats-Capitols feierlichst den Grundstein zu legen. Gegen 8 Uhr sollte die Gesellschaft in Procession den eine halbe Meile entfernten Hügel, auf dem der Bau errichtet wird, hinaufgefahren werden. Da es hier aber ausserhalb der Ansiedlung am Bahnhof entlang noch keine Strasse giebt und der Weg über die unangebaute öde Prairie geht, löste sich die kaum begonnene Procession bald in Wohlgefallen auf. Es bot dann erst recht einen reizenden Anblick, die bunte Masse von Wagen, Reitern und Fussgängern, vermischt mit zahlreichen berittenen Indianern und sogenannten Scouts und Cowboys, den Hügel hinaufströmen und sich dort um die Grundmauern des Backsteinbaues zusammen drängen zu sehen. Ueber einer Ecke des Baues war eine hohe Rednerbühne errichtet, von der aus die Behörden der Stadt und die hervorragenden Mitglieder unserer Gesellschaft, unter ihnen auch General Grant, sich in der Verherrlichung dieses zukünftigen Centrums der Civilisation ergingen, wäh-

Bismarck

rend die darunter umherfluthende Menge zuhörte und sich in grösster Ordnung an dem bunten Schauspiel ergötzte. Unter ihr stand der durch seine früheren grausamen Kämpfe mit den weissen Eindringlingen berüchtigte Häuptling der Sioux Indianer, Sitting Bull, der von seiner ca. 60 Meilen südlich von Bismarck am Missouri gelegenen Reservation, in der er sozusagen internirt ist, herbeigekommen war, um ein gutes Geschäft zu machen. Er verkaufte nämlich der ihn umdrängenden Menge für je 1½ Dollars seine Unterschrift, die er vor ihren Augen auf Karten setzte, und womit er ohne Zweifel das einzige Kunststück im Schreiben ausübte, das ihm zu Gebote stand. Ich hatte den grässlich wild aussehenden Gesellen schon in einem Wägelchen fahrend im Städtchen begegnet und Gelegenheit gehabt, sein feuerroth bemaltes und von ferne schimmerndes Gesicht zu bewundern.

Gegen Mittag war unser Zug wieder in Bewegung und führte uns auf einer langen eisernen Brücke über den hier schon ziemlich grossen Missouri und sein breites Vorland nach einem zweiten Städtchen von ca. 2000 Einwohnern mit umfassenden Eisenbahn-Werkstätten, nach dem früher dort hausenden Indianerstamm Mandan genannt. Von hier an verlor das Land nach und nach die Zeichen der Fruchtbarkeit und statt der bebauten Felder zeigten sich die sogenannten Cattle Ranges, d. h. die umzäunten Höfe, in denen das dort Sommer und Winter im Freien grasende, sich von dem fast unsichtbaren vertrockneten Büffelgras nährende Hornvieh zusammen getrieben wird, um mit glühenden Eisen gemärkt oder auf der Bahn nach den östlichen Märkten ver-

Mandan

laden zu werden. Südlich von der Bahn zeigen sich nach und nach in der Ferne die bizarr geformten Hügel der sogenannten Bad Lands oder Mauvaises Terres, wie die Gegend von den hier zuerst aufgetretenen Canadischen Pelzjägern und Missionären genannt wurde. Nach einer beschleunigten Fahrt über eine Strecke von ca. 150 Meilen trafen wir gegen fünf Uhr auf der ersten Station im Territorium Montana am Little Missouri River inmitten dieser sonderbaren Gebilde ein, und fanden dort einen mir wohlbekannten deutschen Bankier aus New York. Er war mit seiner Familie in seinem eigenen Salonwagen auf dem Wege nach dem Yellowstone Park hergekommen und hielt hier, um eine Tochter und deren Mann, einen französischen Grafen, zu besuchen, der die kühne Idee ausgeführt hat, in dieser Wildniss einen Cattle Range und ein Schlachthaus anzulegen und sich auf einem kahlen Hügel der Bad Lands eine kleine Villa zu bauen, in der er den Sommer zubringt. Ein Theil der Gesellschaft benutzte den zweistündigen Aufenthalt, um theils zu Wagen, theils zu Pferd oder zu Fuss einen Ausflug nach einem 3–4 Meilen entfernten Hügel zu machen, der einen interessanten Ueberblick über einen besonders wilden Theil der Bad Lands, Pyramid Valley genannt, bietet. Ohne sich über die Entstehung dieser Gebilde klare Rechenschaft geben zu können, kann man sich doch kaum des Gedankens erwehren, dass eine starke Wasserfluth hier ein über die Plains nur wenig hervorragendes Plateau nach allen Richtungen zerrissen, und die sich windenden Schluchten und die spitzigen Hügel hinterlassen hat, auf deren Gipfeln hie und da eine nach allen Seiten überragende Stein-

Bad Lands

Little Missouri

Pyramid Valley

platte von einer festeren Schicht übrig und liegen geblieben ist. Hin und wieder sieht man auch auf einem als theilweises Plateau stehen gebliebenen Theil nochmals solch spitzige Kegel, so dass es aussieht, als ob zwei Plateaus nach einander von der Fluth zerrissen und ausgespült worden sind. Auffallend ist die Menge von versteinertem Holz, die man hier herumliegend findet; an einem flachen Hügel trafen wir sogar eine Menge ganz versteinerter Baumstümpfe von einer Grösse, wie man sie in dieser baumlosen Gegend selbst an den Flüssen jetzt nirgends findet. Die Wasserläufe sind zwar vom östlichen Dakota an bis nach Oregon überall von Weidenbüschen und dem sogenannten Cottonwood Baum, einer Art Pappel, eingesäumt, die aber nur selten eine Stammdicke von mehr als einem Fuss und eine Höhe von mehr als 30 Fuss erreichten, während jene versteinerten Baumstümpfe fern vom Fluss stehen und einen Durchmesser von 2–3 Fuss zeigen. Hier sieht man an den Hügeln entlang auch zuerst Adern von Braunkohle, die bei der Station Little Missouri sogar bergmännisch bearbeitet und mit Steinkohlen gemischt auf den Locomotiven gebrannt wird, bis in die Berge, wo der Holzreichthum noch ein billiges und bequemer zu erlangendes Brennmaterial liefert.

Glendive

Yellowstone Fluss

In der Dämmerung weitergefahren, erreichte der Zug Abends 9 Uhr das Städtchen Glendive, von ca. 1000 Einwohnern, die erste Station am Yellowstone River, und von hier ging es nun ca. 340 Meilen weit dieses rasch bis zu einer Höhe von 4500 Fuss bis an den Fuss der Berge ansteigende Thal hinauf, dessen 1–1½ Meilen breiter Boden von einförmigen, 2–300

Fuss hohen Bluffs oder Plateaus begrenzt ist, an deren Abhängen zahlreiche aber dünne Flöze von Braunkohle zu Tage treten.

Eine der grösseren von den jungen Ansiedelungen in dieser Gegend, die Stadt Miles City, von ca. 2000 Einwohnern, wurde in später Nacht passirt, und beim Morgengrauen überschritten wir den von Süden aus den Black Hills herkommenden Nebenfluss des Yellowstone, den Big Horn River, dessen Name durch das im Jahr 1877 stattgehabte Gemetzel bekannt geworden ist, wo ein ganzes Detachement Ver. Staaten Truppen unter dem unglücklichen General Custer an dem oberen Lauf dieses Flusses niedergemacht wurde. Ein anderes merkwürdiges Malzeichen wurde wenige Meilen davon passirt, ehe wir uns erhoben hatten, ein vereinzelter Fels, Pfeiler des Pompejus genannt, an dessen Seite die Worte "Wm. Clark, July 25th, 1806," gross eingemeisselt stehen. Sie verewigen den Namen eines der zwei kühnen Reisenden, Lewis und Clark, die von der Ver. Staaten Regierung unter der Präsidentschaft Jefferson's ausgesandt, in den Jahren 1804 bis 1806 zuerst unsern Kontinent seiner ganzen Breite nach durchforschten und das Felsengebirge nahezu auf demselben Wege überschritten, den jetzt die Nord Pacific Bahn verfolgt. Das ehrwürdige Denkmal ist jetzt durch die Eisenbahn-Gesellschaft mittelst eines festen Drahtgitters vor Beschädigung geschützt und wird hoffentlich noch vielen Geschlechtern, die diesen einstigen Jagdgrund der Indianer beleben mögen, das Andenken an jene kühnen Pioniere erhalten. Von Anbau ist in dem Thale fast nichts zu sehen, und nur von Zeit zu Zeit zeigen sich spärliche Cattle

Pompejus Säule

Ranges. An seinem unteren Laufe ist die Vegetation ganz auf die das Ufer einsäumenden Cotton Wood Bäume beschränkt und nur langsam, wie man sich dem noch unsichtbaren Gebirge nähert, erscheinen dünn gesäete magere Tannen an den das Thal begrenzenden Höhen. Die Felsschichten, die an ihnen zu Tag treten, erweisen sich bei näherer Untersuchung als ein fester, trockener Thon, der, wie unser Geologe angab, zum Theil die feinste Porzellanerde darstellte, und sie gehen erst im oberen Theil des Thales in wirkliches Gestein über.

Billings

Am Morgen des 6. September hielten wir in Billings, einer anderen jugendlichen Ansiedelung, von ca. 1200 Einwohnern, wo wir eine Anzahl schwer mit Silbererz beladener Wagen, mit sieben und acht Joch Ochsen bespannt, von den ca. 100 Meilen weiter nördlich gelegenen MacGinni's Minen hereinkommen sahen. Ein Weg von weiteren 70 Meilen brachte uns dann bald nach Mittag nach Grey Cliff, einer einsamen Station am Yellowstone, die zu einem der interessantesten und hübschesten Schauspiele ausersehen war, das die Augen der Gesellschaft erfreuen sollte. Etwa 1500 Indianer vom Stamm der Crows waren veranlasst worden, von ihrer ca. 20 Meilen entfernten Reservation an diese Stelle zu kommen, um sich uns in ihrem besten Schmuck zu zeigen und ihren Kriegstanz vor uns aufzuführen. In der ca. 400 Schritt breiten Ebene zwischen dem Yellowstone und den das Thal begrenzenden Hügeln hatten sie ihre 2–300 Wigwams oder Zelte aufgeschlagen. Tausende von ihren Ponies oder kleinen Pferden, die den Reichthum des jetzt friedlichen und vor ihren Todfeinden, den

Grey Cliff

Sioux, geschützten Stammes ausmachen, weideten im Thal und an den Abhängen, die hier einen sparsamen Baumwuchs zeigten. Oberhalb des Lagers war einige Schritte von dem dort haltenden Zuge entfernt ein Ring von etwa hundert Fuss Durchmesser mit Pfählen und Stangen abgesteckt, an dessen innerem Rande zwei bis drei Reihen ihrer in grösster Verschiedenheit aufgeputzten Krieger herumsassen, ihre halbnackten Körper und Gesichter mit roth, gelb, grau und anderen grellen Farben bemalt, die Köpfe von Federn strotzend, Arme und Beine voll von Blech- und Messing-Spangen, den Nacken behängen mit allen möglichen Perlenschnüren und anderem Zierrath, in den Händen Tomahawks und hie und da zerbrochene Flinten, sonst aber ohne gefährliche Waffen, in den Gesichtern meist den Ausdruck der rohesten Wildheit. Ein halbes Dutzend kauerte an einer Seite um eine grosse flache Trommel herum, die sie von Zeit zu Zeit zu rühren anfingen und damit nach und nach zu einem Wirbel übergingen, bei dem sich dann die Krieger langsam erhoben, und unter unmenschlichem Geheul und einem Klappern mit allerhand Blechinstrumenten ihren Kriegstanz aufführten, indem sie in verschiedenen Abtheilungen gegen einander antanzten oder hüpften, bis die Trommel wieder langsamer ging, worauf sie sich dann zurückzogen und wieder niederkauerten, um nach einer kurzen Ruhe, in der sie eine brennende Pfeife herumgehen liessen, das Spiel von neuem wieder anzufangen. Um einen Theil des Kreises lagerten die *Squaws* oder Frauen mit den *Papouses*, den Kindern, und nach rückwärts umstand den Ring eine tiefe Reihe

Indianer-Kriegstanz

von Indianern, alt und jung, und beider Geschlechter, auf ihren Pferden, häufig zwei und hie und da drei auf einem Pony. Nachdem die Gesellschaft dem Tanz eine Zeit lang zugesehen und einige ihrer schmutzigen Wigwams besichtigt hatte, entwickelte sich ein lebhaftes Geschäft zwischen den Indianern und den Gästen, welch letztere für theures Geld *Tomahawks*, *Mocassins* (Schuhe) und allerhand Zierrath einhandelten, der ganz darnach aussah, als ob er erst kürzlich von Nürnberg gekommen wäre. Die Herren wären gewiss noch viel mehr Geld los geworden, wenn die Indianer so klug gewesen wären, etwas Anderes als Silber in Zahlung zu nehmen. Dazu waren sie aber nicht zu bringen, und da unser Vorrath von dem weissen Metall bald erschöpft war, so war auch der Handel schnell zu Ende. Einen Häuptling, Iron Bull mit Namen, sah man verzweiflungsvoll unter den Gästen umhergehen, in einer Hand eine Fünfdollar-Note und die fünf Finger der anderen emporhaltend, sich so nach Jemand umsehend, der ihm Silber für das Papier geben wollte. Ich bot ihm ein Goldstück, das er nach ernster Berathung mit seinen Freunden hinnahm, aber es mir bald wieder zurückgab, weil er dem kleinen Ding nicht traute. Bald fingen die nicht tanzenden Indianer an auf der Ebene mit ihren Ponies Wettrennen anzustellen, bei denen sich nach einiger Zeit auch Engländer und deutsche Gäste, zuletzt sogar einige unserer farbigen Diener betheiligten; von letzteren flogen verschiedene über die Köpfe der tückischen Ponies in den Sand, weil diese, den ungeübten Reiter erkennend, sich ein Vergnügen daraus machten, im stärksten Lauf kurz vor dem

Ziel plötzlich mit vorgestreckten Vorderfüssen still-
zustehen.

Der Zug hielt den ganzen Nachmittag an dieser zauberischen Stelle, und während all des bunten Treibens um ihn herum waren unsere Wagen fortwährend von bettelnden Indianern belagert, die sich auf die Platforms drängten und neugierig in die Fenster hineinschauten. Sie mussten sorgfältig vom Innern ausgeschlossen bleiben, weil sie von Mein und Dein andere Begriffe haben als wir; dagegen erwarben wir uns manchen grunzenden Dank durch Vertheilen von Aepfeln und anderen Esswaaren, wie auch durch Gestattung von Blicken in Spiegel und Ferngläser.

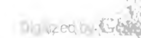
Der erste Zug genoss den Vortheil, das seltene Schauspiel bei Tage und mit Musse genossen zu haben; der zweite Zug kam erst gegen 5 Uhr heran und die späteren Züge konnten nur bei Fackelschein eine schwache Nachlese halten. Ein deutscher Maler hatte sich zur rechten Zeit daran gemacht, einen jungen Krieger an Ort und Stelle in Wasserfarben sehr hübsch auf Papier zu bringen, und suchte sich dann ein Dutzend der characteristischsten Indianer aus, die auf den Platforms eines Zuges, auf denen die Indianer überhaupt immer freie Fahrt haben, zwei Tage lang mitgeschleppt wurden, um die Feier der Vereinigung der beiden Geleise zu verherrlichen.

In der Dämmerung von der denkenswerthen Stelle weitergefahren, erreichte der Zug nach einigen Stunden das Städtchen Livingston, von ca. 1000 Einwohnern, die letzte Station der Hauptbahn am Yellowstone River, der hier von Süden aus den Ber-

Livingston

gen herkommend eine Biegung macht. Der Zug blieb hier die Nacht über liegen, weil der erste Uebergang über die Berge bevorstand, und ein unternehmender Theil der deutschen Gäste benutzte die Gelegenheit zur Besichtigung des Nachtbildes einer solch jungen Ansiedelung, das von ihrer Erscheinung bei Tage sehr verschieden sein soll. Während es am Tage an den Stationen sehr anständig hergeht und die den Hauptbestandtheil der Bevölkerung bildenden Cowboys oder Viehtreiber meist wohlgekleidet einhergehen, drängt sich des Nachts ein wildes Volk aus den benachbarten Minen in die zahlreichen Kneipen zum Spiel und Brantwein, und hat jederzeit leicht den nimmer fehlenden Revolver bei der Hand. Die Herrn von der Presse sollen sich mit grosser Unerschrockenheit unter solchem Volk herumgetrieben haben, und hatten bei solchen Gelegenheiten fast immer das Glück, einen verkommenen deutschen Lieutenant oder Studenten, zuweilen auch eine Landsmännin darunter zu entdecken, die ihre Lebensgeschichte preisgaben und sich der seltenen Besuche freuten.

Im Laufe der Nacht kamen auch die anderen Züge heran, von denen einer am vorhergegangenen Tage durch einen Radbruch unter dem Tender aufgehalten worden war. Um an dem beschädigten Wagen vorbeizukommen, hatte man von der kurz zuvor passirten grösseren Station Mannschaft und Schienen herbeigeschafft, und in fünf Stunden um das Wrack herum ein neues Geleise gebaut und war dann weitergefahren. Als wir am 7. September in Livingston erwachten, fanden wir uns am Fusse des 6–7000 Fuss steil ansteigenden sogenannten Belt Range, der äus-



seren Bergkette des Felsengebirgs, aus der der Yellowstone River hier in die Ebene hervorbricht, und die wir auf dem sogenannten Bozeman Pass in einer Meereshöhe von 5813 Fuss zu übersteigen hatten. Bald nachdem wir den Fluss verlassen, fängt die Bahn an durch ein schön bewaldetes und in freundlichem Gegensatz zu der braunen vertrockneten Ebene hie und da grüne Matten bergendes Thal anzusteigen. Eine Stunde Fahrt brachte uns an den eigentlichen Fuss des Passes, wo der Zug in Sectionen von zwei bis drei Wagen zerlegt werden musste, um von besonders starken Lokomotiven die letzten paar Meilen über die 216 Fuss per Meile ansteigende und vielfach gewundene Bahn mit zahlreichen Holzviaducten hinaufgeschleppt zu werden. Die letzte Höhe von 2–300 Fuss wird in Kurzem mittelst eines nahezu vollendeten 3610 Fuss langen Tunnels vermieden werden; wir genossen aber noch den Vortheil auf dem zum Ausbau der Bahn hergestellten temporären Geleise die ganze Höhe des Passes zu überschreiten, was um so genussreicher ist, als die Landschaft in dieser Höhe keineswegs den öden Character hat, den man bei ähnlichen Uebergängen zu erwarten pflegt, sondern sich, wie schon gesagt, durch liebliches Ansehen und herrliche Aussichten wesentlich von den tiefer gelegenen Strecken der Bahn auszeichnet. Die Schwierigkeiten, die hier und beim Uebergange über den zweiten Pass für die Erbauer der Bahn zu überwinden waren, scheinen auch bedeutend geringer gewesen zu sein, als bei anderen mir bekannten Gebirgsbahnen, und man lernt hier verstehen, wesshalb schon vor fünfzig Jahren die Verbindung des Ostens mit dem Westen der Ver.

Bozeman Pass

Staaten mittelst eines diesen nördlichen Weg verfolgenden Schienenstranges viele denkende Köpfe ernstlich beschäftigte, während damals kein Mensch an die Erbauung der verschiedenen andern Eisenbahnen nach der westlichen Küste des Landes dachte, die durch ganz andere Rücksichten begünstigt soviel früher zur Ausführung gekommen sind. Der unerwartet freundliche Character der Landschaft um diese Hochpässe rührt zum Theil auch von der Natur und Farbe des hier durchbrochenen Gesteins her, das gegen alle sonstigen mir bekannten Felsparthien in auffallender Weise absticht. An all' den zahlreichen Einschnitten und Schuttanhäufungen, die man passirt, zeigt das Gestein eine ganz helle gelblich weisse Farbe und eine Weichheit die es wie Kreide aussehen lässt. Wir waren daher erstaunt von unserem Geologen zu hören, dass das Gestein dennoch nichts anderes ist als der reine Gneiss, aber durch unbekannte Kräfte und Ursachen metamorphosirt und verändert in die weiche und unschuldige Masse, die wir vor Augen hatten.

Der Pass war in wenigen Stunden überwunden und nachdem der Zug an seinem westlichen Fuss wieder zusammengesetzt war, rollte er durch romantische Felsenschluchten in ein breites Thal hinunter, an dessen Anfang wir Fort Ellis, eine der grösseren von einem Regiment Ver. Staaten Dragoner besetzten Militairstationen, passirten, worauf wir dann bald in

Bozeman

dem schon einige Decennien alten Städtchen Bozeman anhielten, das dem Thal und Pass den Namen gegeben hat. Der ca. 2500 Einwohner zählende Platz liegt in einer 25 Meilen langen und 12–15 Meilen breiten prairieartigen Ebene, die von dem

oberen Gallatin River durchströmt wird; er lehnt sich nach Norden an die schön geformten Berge des Belt Range, während die Hauptkette der Rocky Mountains, die das Thal nach Süden begrenzt, der Entfernung und des herrschenden Rauchs wegen kaum sichtbar waren. In Folge der geringen Niederschläge ist dem trockenen Thalboden ohne künstliche Bewässerung nichts abzugewinnen; der stark fallende Gallatin liefert aber reichliche Speisung für zahlreiche die Ebene durchschneidende künstliche Wasserläufe, und was diese leisten sahen wir mit Verwunderung in einer im Stationsgebäude sehr hübsch ausgebreiteten Ausstellung von den Bodenproducten der Gegend. Neben dem schönsten Waizen standen hier Bündel von Hafer, 5–6 Fuss hoch, Rüben, Kartoffeln, Zwiebeln von ausserordentlicher Grösse und selbst Baumfrüchte fehlten nicht ganz. Daneben enthielt die Ausstellung zahlreiche Proben von werthvollen Erzen der verschiedensten Art, die in den benachbarten Bergen gegraben werden. In bereitstehenden Wagen wurde die Gesellschaft in dem mit einer bisher ungewöhnlichen Anzahl von Backstein-Gebäuden versehenen und von künstlich angelegten Bächen durchflossenen Städtchen und seiner Umgebung herumgefahren, wobei wir uns gegen die in der hohen dünnen Luft scharf stechenden Sonnenstrahlen durch aufgespannte Schirme schützen mussten. Nach etwa zweistündigem Aufenthalt fuhr der Zug ca. 30 Meilen weiter das Gallatin Thal hinunter an die merkwürdige Stelle, wo der Fluss sich mit den von Süden kommenden ungefähr gleich grossen Flüssen Madison und Jefferson vereinigt und aus dieser Vereinigung

Missouri der Missouri sofort als ein kräftiger klarer Strom hervorgeht. Der Zug hält in einiger Höhe über den Flüssen unmittelbar an ihrem Zusammenfluss, wo eine Zukunftsstadt, bis jetzt aus einer Sägemühle und ein paar Blockhäusern bestehend, den Namen Gallatin Gallatin trägt. Wir hatten Zeit, uns das seltene Schauspiel anzusehen, und die freundlichen Thäler, durch welche die drei Jünglinge sich in die Arme rauschen, um als ein Mann daraus hervorzugehen, weit hinauf mit den Augen zu verfolgen. Hinter uns steigt eine hohe Felswand steil hinan und mit einer scharfen Biegung der um sie herumführenden Bahn Cañon des Missouri tritt der Zug in den Cañon des Missouri ein, eine tiefe Felsschlucht, durch die der Strom im starken Fall und über häufige Schnellen hinweg ca. 25 Meilen lang hindurchrauscht. Die gewaltigen Felsberge sind wieder baumlos, und nur an ein paar Stellen erweitert sich die Schlucht und lässt Raum für Cattle Ranges und spärlichen Anbau. Unterhalb des Cañon treten die Berge zurück und der Strom fliesst etwa 50 Meilen durch ein breites Thal, bis die Berge dann wieder mehr an ihn herantreten und das berühmte Thor des Felsengebirges bilden, durch das er in die Ebene hinausbricht und unterhalb einiger Fälle bei Fort Benton schiffbar wird. Durch dieses Thal pflegten die ersten Ansiedler und Goldgräber vor 20 bis 30 Jahren mit ihren Ochsenkarawanen in die Bergregion des Nordwestens einzuziehen, und diesem Umstande verdanken Plätze wie Bozeman, Helena u. a. ihre verhältnissmässig frühe Besiedelung. Die Bahn verfolgt das offene Thal nur etwa 15 Meilen, überschreitet den Fluss bei Townsend auf einer hölzernen Brücke, und steigt dann über einen flachen

und breiten Rücken in das Thal eines kleinen Nebenflusses des Missouri, nach Helena, der Hauptstadt des Territoriums Montana, hinüber, die wir am Nachmittag des 7. September erreichten. Da wir noch an demselben Abende den naheliegenden zweiten Pass übersteigen wollten, so wurde hier nur ein kurzer Aufenthalt gemacht. Nur Wenige von der Gesellschaft fuhren in die eine halbe Meile vom Bahnhof entfernte Stadt von 6000 Einwohnern, in der sich eine *U. S. Assay Office*, mehrere Banken und sonstige öffentliche Anstalten und Gebäude befinden. Wir anderen begnügten uns, ihre herrliche und eigenthümliche Lage und Umgebung vom Bahnhof aus zu bewundern. Die Stadt liegt dicht unter einem halbmondförmigen Kranz von schöngeformten Vorbergen des eigentlichen Felsengebirges, von denen verschiedene Bäche herunterkommen. Vor der Stadt breitet sich eine sanft abfallende gewölbte Ebene nach Norden zu weit aus, und diese ist in einer Entfernung von fünf bis zehn Meilen wieder im Halbmond von den hohen Bergen des Belt Range begrenzt. Die in künstlichen Kanälen über jene geneigte Ebene abfliessenden Bäche haben in früheren Jahren zum Auswaschen des hier in den fünfziger Jahren berühmten Goldfeldes gedient; sie setzen jetzt ihre nutzbringende Thätigkeit fort, indem sie den Anbau der fruchtbaren aber trockenen Ebene befördern, während auf den alten Goldwäschereien, deren Kiessfelder auf allen Seiten herumliegen, jetzt von dort angesiedelten Chinesen Nachlese gehalten wird, die diesen genügsamen Menschen noch immer einen Unterhalt gewährt.

Helena

Gegen 6 Uhr Abends verliess der Zug die Station

Mullan Pass und fing bald an nach dem Mullan Pass anzusteigen, der in einer Höhe von 5855 Fuss die Wasserscheide zwischen dem Atlantischen und Stillen Ocean überwindet. Wir erreichten den Fuss des Passes in der Dämmerung, und es wurde dunkel, ehe die erste Section des wieder zertheilten Zuges über die zahlreichen mit Holz überbrückten Schluchten mit einer letzten Steigung von 220 Fuss per Meile auf die Höhe und an seinen westlichen Fuss gelangte. Auch hier werden in Zukunft die letzten 300 Fuss durch einen zur Zeit noch nicht fahrbaren Tunnel vermieden werden, und wie beim Bozeman-Pass besteht auch hier das durchbrochene Gestein aus dem weichen metamorphosischen Gneiss mit seiner hellen freundlichen Farbe. Gegen 10 Uhr rollte der wieder zusammengesetzte Zug durch tiefe aber weniger abschüssige Felsschluchten in das Thal eines hier noch mit verschiedenen Namen benannten Nebenflusses des Clark River und des Columbia hinunter. Die meisten Passagiere hatten sich zur Ruhe begeben, als sie durch einen heftigen Stoss aufgeschreckt wurden, der Unheil zu bedeuten schien. Die Wagen rollten indessen noch eine Strecke weiter bis sie durch Bremsen zum Stillstand gebracht waren, und wir befanden uus daher noch auf dem Geleise. Bei der Dunkelheit verging einige Zeit bis wir die Ursache des Unfalls erfuhren und die tröstliche Gewissheit hatten, dass Niemand dabei zu Schaden gekommen war. Es zeigte sich, dass hinter dem ersten Schlafwagen, in dem sich der englische Gesandte mit seiner Tochter und einigen Lords befand, die Kuppelung gebrochen war. Der vordere Theil des Zuges war dann vorausgeschossen, das dadurch gerissene Sig-

naltau hatte die Dampfpfeife geöffnet und der Zugführer der in der Dunkelheit nicht sehen konnte was vorgegangen war, hatte auf das anscheinende Signal hin gebremst. Der hintere Theil des Zuges war dann auf jenen Schlafwagen gestossen und hatte den an der Rückseite befindlichen Salon desselben zertrümmert, ohne jedoch dessen Entgleisung zu bewirken. Da sich glücklicherweise Niemand in dem Salon befunden hatte, waren wir Alle mit dem Schrecken von gekommen; der Zug konnte weiterfahren, und nachdem der beschädigte Wagen auf der nächsten Station ausrangirt worden war, fuhren wir noch in der Nacht weiter und gelangten am 8. September Vormittags 10 Uhr in einem freundlichen Thal an die bisher einsame uud namenlose Stelle, wo die von beiden Seiten her gebauten Geleise vereinigt und der letzte, jedoch nicht, wie allgemein gesagt worden war, goldene, Nagel eingeschlagen werden sollte. Dort fanden wir einen prachtvoll mit Tannenzweigen geschmückten Pavillon errichtet, mit einer Rednerbühne und amphitheatralisch geordneten Sitzen, von denen man eine grosse Platform und den Bahnkörper übersehen konnte. Neben dem grossen befand sich ein kleiner Pavillon für ein Musik-Corps, das dem 5. Regiment der Ver. Staaten Infanterie angehörte und mit einem Schlafwagen von der weit nach Westen in den Bergen stehenden Garnison herbeigebracht worden war. Auf der Südseite der Bahn, dem Pavillon gegenüber, war ein Telegraphenbureau errichtet, das dazu bestimmt war, den letzten Hammerschlag nach beiden Richtungen hin über den Continent nachhallen zu lassen, und hinter demselben auf dem Felde harrte ein Zug Ver. Staaten Artillerie

Last Spike

mit seinen Kanonen, um den Act mit einer Salve von 100 Schüssen in die Berge zu posaunen. Photographen hatten sich in grosser Zahl an verschiedenen Stellen bis hoch hinauf an die nahen Berge postirt, um die Feier in allen ihren Phasen zu verewigen. Kurz nach uns traf ein prachtvoll geschmückter Zug vom Westen her ein und brachte etwa achtzig Gäste von Oregon, Californien und anderen Territorien. Gegen 1 Uhr waren auch die drei anderen Züge von Osten herbeigekommen, und nachdem Alles sich begrüsst und umgesehen hatte, konnte die Festlichkeit laut Programm mit Musik und einer grossen Redeschlacht beginnen.

Herr Villard verlas vor der unter und vor dem Pavillon versammelten Menge eine wohlgesetzte Adresse, in der er die Geschichte des nach vielen Müh- und Drangsalen endlich zur Vollendung gediehenen Unternehmens wiedergab, und in schöner Weise namentlich auch seiner, zum Theil anwesenden, Vorgänger gedachte, die minder glücklich als er, doch nie, an der schliesslichen Ausführung des Werkes verzweifelnd, ihre Hand davon abgezogen hatten. Ihm folgte der eigentliche Redner des Tages, der frühere Staats-Secretair Wm. M. Evarts mit einer feierlichen Oration. Nachdem der jetzige Secretair des Innern, Teller, seinen officiellen Segen gegeben hatte, trat ein früherer Präsident der Bahn, Fred. Billings aus Vermont, auf und sprach seine Freude über die Vollendung des Werkes in so rührender Weise aus, dass ihm nachher unter allen Rednern allgemein die Palme zuerkannt wurde. Darauf introducirte der englische Gesandte, Mr. West, mit kurzen Worten seinen Landsmann Sir James Hannan, einen

hohen Richter aus London, der wenig fliessende aber treffliche Worte sprach. Ihm folgte Herr von Eisendecher, der deutsche Gesandte, in kurzer gewandter Rede, und introducirte die würdigen Vertreter Deutschlands, Professor Gneist und Professor Hofmann von Berlin, die sich ihrer Aufgabe in fliessender englischer Rede aufs Beste entledigten. Dann folgten sich die sechs anwesenden von den sieben Gouverneuren der von der Nord Pacific Bahn durchschnittenen Staaten und Territorien, von denen jeder sein Land herausstrich und in mehr oder weniger humoristischer Weise seine Nebenbuhler zu überbieten suchte. Nachdem die Schlacht zu Ende war, wurde den Gästen kurze Zeit gegönnt, um ihre hungrigen Mägen und durstigen Kehlen in einigen bereit gehaltenen Restaurationswagen zu erfrischen, und dann ging es ans Legen der Schienen auf einer Strecke von 4—500 Schritt, die solang offen gehalten war. Dies wurde in der kurzen Zeit von 20 Minuten ausgeführt, indem von beiden Seiten mit Schienen beladene Handwagen von Pferden heran und über die vor ihnen gelegten und nothdürftig festgenagelten Schienen weitergezogen wurden, die dann sofort von einer emsigen Arbeiterschaar festgemacht wurden. Als die Schienen gelegt waren, wurde der schönpolirte letzte Nagel von Iron Bull, dem vom Yellowstone herbeigeschleppten Indianer-Häuptling, einem ausnahmsweise würdig aussehenden Repräsentanten seiner Rasse, dem Herrn Villard überreicht, der ihn hochhaltend einige Worte sprach und ihn dann mit Hülfe seines jüngsten Sohnes von 3½ Monaten unter dem Donner der Kanonen einschlug. Sofort bewegte sich

von beiden Seiten ein reich beflaggter Zug nach der Stelle, wo sich die beiden Ingenieure von ihren Lokomotiven aus unter dem rauschenden Beifall der Menge und dem Klang der Musik die Bruderhand reichten und damit die Vollendung der Bahn besiegelten.

Der Tag neigte sich zu Ende und nach kurzem Austausch von Glückwünschen eilten wir nach unserm auf einem der zahlreichen temporären Geleise weiter unten im Thal bereit stehenden Zug, und dampften bald in die Nacht hinein weiter.

Der schöne Weg durch verschieden benannte Thäler an der von Süden her einmündenden Utah Northern Bahn und an Missoula vorbei bis weit hinunter in das romantische Felsthal des Clark's River blieb uns diesmal in der Dunkelheit verborgen, und als wir am Morgen des 9ten September erwachten, fanden wir die Richtung des Zugs nach Nordwesten verändert, womit das Clark's River Thal dem vorliegenden Hauptrücken der Felsengebirge, den bis über 13,000 Fuss ansteigenden Bitterroot Mountains und ihren schön bewaldeten Vorbergen, ausweicht. Bei Tagesanbruch verliess der Zug die in der Nacht in ihrer ganzen Breite durchfahrene Reservation der halbcivilisirten Flathead Indianer, und es zeigten sich immer häufiger werdende Ansiedelungen der mit Schlagen von Holz für Feuerung und Schwellen an der Bahn beschäftigten Chinesen, die beim Herannahen des Zugs regelmässig in Reih und Glied an der Bahn standen und uns mit ihren leblosen Gesichtern anstarrten. An einer Stelle konnten wir von unserm Wagen aus mit einem Blick die Zelte eines auf einer Höhe stehenden

Clark's River

Indianerdorfs, eines hart an der Bahn aufgeschlagenen Chinesenlagers und die Blockhäuser und Hütten einer amerikanischen Ansiedelung überschauen. Hier waren meist auch die Thalgründe mit Fichtenwald bewachsen, der aber aus jungem Holz besteht, und wie überall, wo wir durchkamen, die häufigen Spuren der verheerenden Waldbrände aufweist, die durch den Bau von Eisenbahnen in's Unglaubliche vermehrt, alljährlich einen nicht zu berechnenden Schaden anrichten, der Landschaft viel von ihrem Reiz rauben und das ganze Gebirge in Rauch hüllen. Schon von den beim Last Spike eingetroffenen Gästen hatten wir gehört, dass in Portland der sonst die dortige Aussicht schmückende 11,000 Fuss hohe Schneekegel des Mount Hood seit Mai nicht zu sehen gewesen und dass die Stadt selbst sogar von Rauch verdunkelt sei. Am Last Spike hatte uns ein junger Bostonianer verlassen, der vom Yellowstone River an auf unserem Zug fahrend den Gästen eine Menge interessanter Belehrung zugeführt hatte. Er war der Chef einer von mehreren kleinen Gruppen von Geologen, die sich im Auftrag der Bahnverwaltung in den verschiedenen Gebirgsgegenden an der Nord Pacific Bahn zur Erforschung der natürlichen Hülfsquellen des Landes an Kohlen, Erzen und dergl. herumtreiben und an das in Newport, R. I., unter dem Namen des Transcontinental Survey etablirte ständige Hauptquartier zu berichten haben. Jener willkommene Gast wurde beim Last Spike von dem Chef einer andern solchen Gruppe abgelöst, der auf dem westlichen Abhang des Gebirgs stationirt und mit der Gegend vertraut ist. Er berichtete Herrn Villard die erst kurz vor-

her erfolgte Entdeckung eines einige 30 Meilen nach Norden von der Bahn entfernten Hochthals in der Flathead Reservation, das sich durch die Grossartigkeit seiner Felswände auszeichnen und dem berühmten Yosemite Thal in der Sierra Nevada von Californien an Schönheit nahe kommen sollte. Sofort fasste Herr Villard den Plan, denjenigen seiner Gäste, die zu einer nicht ohne Anstrengung auszuführenden Tour dahin bereit waren, auf dem Rückweg den im Programm nicht vorgesehenen Genuss zu verschaffen, und da einige 50 Gäste begierig darauf eingingen, beauftragte er den Geologen mit den nöthigen Vorbereitungen. Diese bestanden hauptsächlich im Aushauen eines Pferdepfads von 8–10 Meilen, der auf den Kamm eines das Thal einschliessenden hohen Bergs führen sollte, und im Herbeischaffen einer genügenden Anzahl Pferde und Wagen, die in dieser spärlich bevölkerten Gegend nicht leicht herzuzaubern war und zum Theil von 100 Meilen Entfernung requirirt werden musste. Belebt durch diese Aussicht auf ein unerwartetes Abenteuer fuhr die Gesellschaft an dem herrlich grünen und durch häufige Stromschnellen gezierten Clark's River weiter, bis wir gegen Mittag die Grenze von Montana und dem schmalen Streifen des Territoriums Idaho überschritten, den die Bahn auf ihrem nördlichsten Lauf durchschneidet. Bald gelangten wir durch die Mündung des Clark's River an den von ihm durchflossenen herrlichen Bergsee Pönd d'Oreille, an dem die Bahn etwa 10 Meilen weit hinfährt, bis sie nahe seinem nördlichen Ende auf einer langen Holzbrücke eine flache Bucht kreuzt und mitten im See auf der Südspitze einer Landzunge die auf 48½

See Pönd d'Oreille.

Grad nördl. Breite nahe der Nordgrenze der Ver. Staaten gelegene Station Sandpoint erreicht. Hier fanden wir ein bisher für den Bau der Bahn verwendetes Dampfboot mit hinten angebrachtem Rad *(Sternwheel Boat)* im schönsten Flaggenschmuck bereit, die Gesellschaft eine Strecke weit über den einige 60 Meilen langen insel- und buchtenreichen herrlich klaren See spazieren zu fahren, wovon wir uns einen grossen Genuss versprachen. Er ist nach Osten von den hohen Ausläufern der Hauptkette des Felsengebirgs, im Westen von niedrigeren Bergen begrenzt, die sämmtlich dicht bis ans Ufer hinunter mit Tannen bewaldet sind. Leider fanden wir die Aussicht auf das Gebirge durch den fatalen Rauch verschleiert und wurden nach kurzer Fahrt durch ein Gewitter mit heftigem Platzregen überrascht, worüber man sich durch die Erwartung tröstete, dass der Regen sich weiter westlich erstrecken und die Luft am Columbia reinigen möge, was sich am folgenden Tage auch zu unserer Freude bestätigte. Die Fahrt bot überdies trotz des ungünstigen Wetters die erste willkommene Gelegenheit für die deutschen und englischen Gäste, mit einander bekannt zu werden, und ich genoss hier zum erstenmal das Vergnügen einer interessanten Unterhaltung mit dem vielgereisten und liebenswürdigen Mr. James Bryce, Professor des Civilrechts in Oxford, Parlaments-Mitglied und Verfasser der bekannten Geschichte des heil. Römischen Reichs, dessen Bekanntschaft mir nachher noch manche angenehme und lehrreiche Unterhaltung eingebracht hat. Wie sich leicht denken lässt, fehlte es daran übrigens auch unter den deutschen Gästen

nicht; der Verkehr unter den speziellen Gefährten in unserem Wagen sowohl als mit den sich fortwährend besuchenden Gästen in den anderen Wagen war vielmehr eine höchst angenehme Quelle der Unterhaltung, und die nie ausgehende fröhliche Stimmung führte ganz von selbst zur Anknüpfung von dauernden Freundschaftsbanden unter den Gästen, soweit sie sich nicht vorher schon gekannt hatten. Um 2 Uhr Nachmittags verliess der Zug Sand Point und nachdem er wieder über eine lange Holzbrücke an das westliche Ufer des Sees gelangt war, ging er durch dicht bewaldete Hügel und Schluchten in ein ebenes Land hinein nach Spokane Falls, wo aus dem noch in Idaho gelegenen See Coeur d'Alène der wasserreiche Spokane River in vielfach zertheilten Fällen ein Plateau von 40—50 Fuss Höhe hinunterstürzt, um durch den bekannten Great Bend, den grossen Bogen, den der Columbia hier im Territorium Washington bildet, in westlicher Richtung diesem Strom zuzufliessen. An diesen Fällen liegt eine Stadt gleichen Namens von ca. 2000 Einwohnern, die die hier vorhandenen reichlichen Wasserkräfte auszunutzen suchen und wohl nicht ohne Recht von einem Minneapolis des fernsten Westens träumen. Sie hatten uns an dem auf den Sonntag fallenden Besuch einen besonders festlichen Empfang mit Gottesdienst in den Kirchen zugedacht, wozu bei unserer Ankunft das gedruckte Programm vertheilt wurde. Die Zeit drängte aber zu sehr und die Festlichkeiten mussten abgelehnt werden. Nur wenige der Gäste fuhren in bereitstehenden Wagen eiligst durch die geschmückte Stadt und genossen noch vor Eintreten gänzlicher

Spokane Falls.

Dunkelheit den sehr hübschen Anblick der in verschiedenen Richtungen von einem Plateau zum anderen herunterstürzenden Fälle.

Unmittelbar vor der gleich nach unserer Rückkehr erfolgenden Abfahrt wurde uns ein bekannter Häuptling der Nez Percés Indianer, Moses mit Namen, in europäische Kleider gehüllt in den Wagen gebracht, mit dem wir die Indianer-Begrüssung "*Hau, hau*" austauschten und eine Unterhaltung mittelst Zeichen anknüpften, als der Zug in Bewegung kam. Wir mussten dem freundlichen Gast bedeuten, dass es Zeit sei zum Rückzug, und als er das nicht zu verstehen schien, musste er höflich zur Thür hinaus auf die Platform geschoben werden, von der er dann ungeschickt nach rückwärts hinuntersprang und flach auf den Rücken fiel. Die Nacht brachte uns ans Ende des Great Bend und wir erwachten am Morgen des 10. September in der Nähe der Station Ainsworth am nördlichen Ufer des sich eine kurze Strecke davon mit dem Columbia vereinigenden Snake River, der hier mindestens die gleiche Breite hat wie sein bevorzugter Gefährte, und der von seinen unter dem Plateau des Yellowstone Park entspringenden Quellen einen wohl doppelt so langen Lauf hinter sich hat, als der aus den Seen von British Columbia in der Nähe der Grenze der Ver. Staaten von Norden herkommende Columbia. Der Snake River wird hier vom nächsten Jahr an auf einer im Bau begriffenen eisernen Brücke überschritten werden ; bis diese vollendet ist, müssen die Züge in Sectionen von zwei und vier Wagen getheilt mittelst zweier eigens dafür construirten Dampfboote über den ca. 1500 Fuss breiten und reissenden

Snake River.

Strom nach der am südlichen Ufer gelegenen Station Ainsworth. Ainsworth gebracht werden, wobei die Wagen über stark geneigte Ebenen von eigenen Locomotiven auf die Boote hinuntergeführt und ebenso wieder hinaufgezogen worden. Der Vormittag verging über dieser schwierigen Operation, bei der wir nur eben einem Unfall entgingen, indem beim Herablassen des Wagens, in dem ein Theil der englischen Gäste fuhr, wiederum die Kuppelung brach und der Wagen mit aller Kraft auf das Boot hinunterrollte. Glücklicherweise wurde seinem Lauf Einhalt gethan, ohne dass er vom Geleise kam und ehe er die am hintern Ende des *sternwheelers* auf Deck stehende Maschine erreicht hatte. Die Bewohner des Wagens kamen wieder mit dem Schrecken davon und nur der junge Lord Carrington erhielt eine leichte Contusion am Kopfe. Während wir am nördlichen Ufer in der auch in dieser niedrigen Gegend auffallend stechenden Sonne auf unsere Einschiffung warteten, genossen wir das hübsche Schauspiel, wie einige in kleinen Kanoes rudernde Indianer eine Heerde von etwa 50 Stück Hornvieh schwimmend über den breiten Strom trieben. Bald nach Mittag war der Zug wieder zusammengesetzt und fuhr nun ca. 140 Meilen dem majestätischen, klaren Columbia entlang nach der Station Dalles, wo er das Cascaden-Gebirge, die Fortsetzung des als Sierra Nevada den Staat California durchziehenden hohen Gebirgs, zu durchbrechen beginnt. Bei Wallula Junction und Umatilla passirten wir die Mündungen der beiden Zweigbahnen, die nach Walla Walla und Baker City führen. Nachdem der Columbia hier seinen zuerst nach Süden gerichteten Lauf nach W. S. West um-

Ainsworth.

Columbia.

Wallula.

gebogen hat, fliesst er bis zum Gebirge durch ein bald enges bald breiteres von felsigen Bluffs gesäumtes Thal, das mit seinen baumlosen Ufern und Höhen und der röthlichen oder gelben Farbe seines Gesteins das Bild einer öden Wüste bietet. Der Eindruck wird noch erhöht durch die grossen Massen von weissem Flugsand, welche Schneewehen gleichend das Thal bedecken, und die ein frischer Westwind mehrere Stunden lang uns in Wolken entgegentrieb, so dass in den sorgfältig geschlossenen Wagen bald Alles mit einer Schicht feinen Sandes bedeckt war. Von Ansiedelungen war keine Spur zu sehen und wir schüttelten zweifelnd die Köpfe als man uns erzählte, dass von den kahlen Höhen auf beiden Seiten des Flusses sich ein reicher Weizenboden in unabsehbare Ferne hinstrecke und eine rasch zunehmende Bevölkerung trage. An einer einsamen Station wurde unser Unglaube jedoch beschämt durch einen Knaben, der einen Korb voll der schönsten Trauben und anderer Früchte in unseren Wagen brachte, die auf dem gegenüberliegenden Ufer gezogen waren, wo unsere Augen nur mit Mühe einen Fleck von grüner Vegetation und ein paar Bretterhütten entdecken konnten. Wir waren jedoch froh, als die Fahrt durch die Wüste zu Ende war, und mit unserer Annäherung an die Berge das Bild sich zu ändern anfing. Einige Meilen oberhalb Dalles passirten wir die ersten Stromschnellen, auf deren Uferfelsen ein Dorf von Indianer-Zelten lag, von dessen Bewohnern einige mitten in der Fluth auf Felsen standen, wo sie mit Speeren nach den die Stromschnellen überspringenden Lachsen schossen, die den Columbia bekanntlich in grosser Zahl bevölkern

Obere Cascaden.

und den Anlass zu einer grossartigen an seinen unteren Ufern betriebenen Industrie bilden. Wenige Meilen oberhalb des nach ihnen genannten Städtchens hielt der Zug an den eigentlichen Dalles, (das französische Wort für Steinplatten), wo der majestätische Strom durch eine sich quer über das eine Meile breite Thal und mehrere Meilen in der Länge hinstreckende flache Felsenplatte aufgehalten wird, durch die er sich ein schmales nach verschiedenen Richtungen hinlaufendes Bett gegraben hat. Zwischen senkrechten Felswänden von etwa 30 Fuss Höhe stürzt der so eingezwängte brausende Strom, dem Auge vom Ufer aus meist unsichtbar, hinunter, während von den felsigen Ufern die bewaldeten Berge des Cascade Range 4–5000 Fuss ansteigen; über ihnen gerade vor uns in einer Entfernung von nur 12–15 Meilen erhebt der vulkanische Schneekegel des Mount Hood sein 11,000 Fuss hohes Haupt, bei dessen Anblick die Gesellschaft in jubelnde Bewunderung ausbrach, als wir bei herrlichem Sonnenuntergang den Wagen entstiegen und von dem unvergleichlichen Anblick überrascht wurden. Wir hatten alle Ursache, dem Gewitter vom vorigen Tage dankbar zu sein, denn der interessante Berg blieb uns nachher in Portland gänzlich von Wolken verhüllt; von Westen aus gesehen war er es vermuthlich auch an diesem Tage, denn während er uns seine Ostseite in voller Klarheit zukehrte, thürmten sich hinter ihm höhere von der Abendsonne vergoldete Wolken auf, von denen der im Schatten liegende Schneekegel sich herrlich abhob. Der Anblick des unteren Thales des Columbia musste auf die Rückreise verschoben werden; denn diesmal

Dalles.

führte uns der Zug am südlichen Ufer entlang auf der der Oregon Railway & Navigation Co. gehörigen Bahn in der Nacht weiter nach East Portland, von wo wir am Morgen des 11. September auf einer Dampffähre, die bald durch eine feste Brücke ersetzt sein wird, über den Willamette-Fluss nach dem eigentlichen Portland übersetzten. Dort wurde die Gesellschaft in verschiedenen Privathäusern und Pensionen untergebracht, weil es bis jetzt an grösseren Hotels dort noch fehlt, und wer seine Mahlzeiten nicht in seiner Wohnung haben konnte, wurde angewiesen, sie in einer vortrefflichen Restauration einzunehmen, die ein von San Francisco herbeigekommener deutscher Wirth eigens für die Gelegenheit aufgethan hatte. Wir fanden die ganze lebhafte und von schönen bewaldeten Höhen nach Westen begrenzte Stadt herrlich geschmückt und ehe wir im Besitz unseres Gepäcks und fähig waren uns zu zeigen, begann eine endlose Procession mit den üblichen Vorstellungen durch die langgestreckten Strassen vor den beim Stadthaus versammelten Behörden und Gästen vorüberzuziehen. Am Nachmittag versammelte sich die ganze Gesellschaft und ein grosser Theil der Bevölkerung in einer grossen prachtvoll geschmückten Halle von Holz, wo zahlreiche Redner, unter ihnen auch General Grant und Senator Gröning aus Bremen, ihren Gefühlen Ausdruck gaben. Am Abend versammelte sich die Gesellschaft nochmals in dieser Halle, um einem von Dillettanten veranstalteten Concert beizuwohnen, das mit einem kalten Mahl und einer Promenade schloss. Hier hatte ich das unerwartete Vergnügen, in der Frau eines Geschäftsfreundes, des

Portland, Oregon.

Herrn C. Oldendorff, eine Landsmännin und Verwandte aus Stuttgart, eine Enkelin des Kupferstechers Joh. Gotthard Müller, kennen zu lernen, die mich und verschiedene meiner Gefährten nachher mit Artigkeiten überhäufte. Die Gäste wunderten sich allgemein über die grosse Anzahl gebildeter und fein gekleideter Damen und Herrn, welche die circa 35,000 Einwohner haltende Stadt bei dieser Gelegenheit stellen konnte, wie überhaupt über den soliden Eindruck, den das durch grossartige Verkehrsanstalten zu Wasser und zu Lande belebte Portland macht. Die Stadt wird trotz der Hemmnisse, welche die schwierigen Barren an den Mündungen des Willamette und des Columbia dem Seeverkehr in den Weg legen, voraussichtlich noch lange, vielleicht für immer, den Vorsprung behaupten, den sie jetzt vor dem nahe an der See gelegenen Astoria und den jüngeren Hafenplätzen am Puget Sound voraus hat. Die mitten in der Stadt in einem äusserlich nicht von den anderen Stadttheilen zu unterscheidenden Quartier angesiedelten 5000 Chinesen waren in den Strassen stark vertreten, und unterhalten zwei permanente Theater, in denen für die Gäste besondere Vorstellungen aufgeführt wurden. In dem grossen Bureau-Gebäude der Nord-Pacific Bahn war eine interessante Ausstellung von Agriculturproducten veranstaltet, wo die herrlich gedeihenden Baumfrüchte aller Art, der schönste Waizen, Hafer von 7 Fuss Länge, Hopfen und sonstige Feldfrüchte von bester Qualität und meist ungewöhnlicher Grösse zu sehen waren. Unter den zahlreichen Läden zeichnen sich die von Pelzwaaren besonders aus, weil von hier aus hauptsächlich der

Handel mit den Indianern an der Nordküste des Continents betrieben wird. Die Hauptstrassen laufen mehrere Meilen parallel mit dem Flusse hin und sind gekreuzt von Querstrassen, die langsam ansteigend an den Fuss der die Stadt umgebenden Hügel führen, von denen man bei klarem Wetter eine herrliche Aussicht auf das Cascaden Gebirge, den Mount Hood und die entfernteren vulkanischen Schneeberge in Oregon und Washington Terr. hat. Die Hügel fangen daher auch an mit hübschen Villen bebaut zu werden, die von der bekannten Wohlhabenheit vieler Einwohner Zeugniss geben. Dass das Klima des Platzes ein sehr mildes ist, ersieht man schon aus der Bauart der Häuser, die zwar viel Comfort aber wenig Vorkehrungen zum Schutz gegen Frost zeigen; dagegen ersieht man aus dem Zustand des Holzwerks auch, dass das Klima wenigstens im Winter, wo die Niederschläge häufig und stark sind, ein feuchtes sein muss.

Willamette Thal.

Am 12. September machte ein Theil der Gesellschaft auf der von der Oregon & Transcontinental Co. betriebenen Bahn, die innerhalb eines Jahres die schwierige Eisenbahnverbindung mit San Francisco herstellen soll, eine Excursion das Willamette Thal hinauf, an den nicht weit oberhalb Portland die Schiffbarkeit hemmenden breiten Fällen des Flusses vorbei, an deren Umgehung mittelst eines Kanals jetzt gearbeitet wird. Der Weg führte uns durch die in lieblicher Gegend gelegene Hauptstadt des Staates, Salem, nach einem ca. 80 Meilen von Portland entlegenen Platz, Albany genannt, von wo wir jedoch zu unserem Bedauern zurückkehren mussten, ohne den grössten Schmuck dieser Gegend, die aus

dem flachen Cascadengebirge aufsteigenden, leider durch Wolken verhüllten, Schneekuppen des Mount Jefferson, der Three Sisters, u. a. gesehen zu haben.

Das Thal zeigt überall die Zeichen älterer Ansiedelung und erinnert mit seinem reichlich vertretenen Laubholz an den Osten des Landes, doch sind die hier vorherrschenden Eichen meist von kleinem Wuchs und ihr dunkles glänzendes Laub giebt der Landschaft ein düsteres Gepräge, wobei man die im Osten so liebliche Mischung der Farben vermisst. Eine im Programm für den 13. September anberaumte Fahrt per Dampfboot nach Astoria musste aufgegeben werden, weil sie zuviel werthvolle Zeit beansprucht hätte, und die Gesellschaft trat an diesem Morgen ihre dreitägige Excursion nach Puget Sound und Vancouvers Island an. Ein prachtvoll geschmückter und sehr bequem eingerichteter Flussdampfer führte uns bei leichtem Nebel den Willamette hinunter nach dem ca. 12 Meilen entfernten Columbia, wo seine Einmündung in den grossartigen Strom einen prächtigen Anblick bietet. Dann fuhren wir ca. 20 Meilen den Columbia hinunter, dessen breites Thal von schönen Matten und Baumreihen eingefasst ist, und von dem wir auf das zu beiden Seiten in einiger Entfernung hinlaufende Gebirge eine schöne Aussicht genossen. Zu unserm besondern Glück war der Nebel verschwunden und die Luft ganz frei von Rauch und klar geworden. Schon vom Boot aus sahen wir die beiden Schneeberge Mt. Adams und Mt. St. Helens über dem Rücken des Waldgebirges hervorragen, von denen besonders der letztere mit seiner breiten und mehrfach gegliederten Form unsere Bewunderung erregte. Das Boot lan-

dete uns in Kalama am nördlichen Ufer, von wo die **Kalama.** schon lange im Bau begriffene aber erst kürzlich bis nach Puget Sound vollendete Bahn uns über eine Strecke von 105 Meilen nach der ca. 4000 Einwohner zählenden Stadt Tacoma, an der Commencement Bay jenes Meerbusens, bringen sollte. Die Bahn führt einige 70 Meilen weit das enge bewaldete Thal des Cowlitz River hinauf, der ein graues schmutziges Wasser von den Gletschern des einige 20 Meilen östlich von Tacoma gelegenen 14,444 Fuss hohen Mt. Tacoma, früher und noch auf den meisten Karten Mt. Rainier genannt, herunterführt. Sie überschreitet dann die nicht hohe Wasserscheide zwischen dem Columbia und Puget Sound, an den sie in sanftem Abfall hinunter gelangt. Verschiedene in den kleinen Stationen veranstaltete Ausstellungen zeigten die grosse Fruchtbarkeit auch dieses meist von Eichenwaldung bedeckten Bodens; an einer Station fanden wir einen kurz zuvor geschossenen Hirsch ausgestellt, dem das Blut noch aus der Nase lief. Kurz ehe wir auf der Höhe der Wasserscheide anlangten, bereitete uns der Chef-Ingenieur der Bahn, der mit uns fuhr, auf den Anblick des herrlichen Mt. Tacoma vor, **Mt. Tacoma.** der dann bei einer lichten Stelle im Walde auch bald in voller Schönheit von der Sonne beleuchtet erschien und einen Ausbruch von Jubel unter den Gästen veranlasste. Wir hatten umsomehr Ursache uns über den Anblick zu freuen, als uns berichtet wurde, dass dies der erste Tag seit dem Monat Mai war, an dem der Berg sich unverschleiert zeigte. Er hat, von dieser Seite gesehen, die Form einer regelmässigen Schneepyramide, fast so spitzig wie der auf allen japanesischen Sachen abgebildete Fuhsiama

bei Tokio, von dem unser Wagengefährte Herr von Eisendecher, der mehrere Jahre deutscher Gesandter in Japan gewesen war und den Berg bestiegen hatte, uns eine Beschreibung machte. Der Berg stieg wie Silber glänzend aus einer auf den umgebenden bewaldeten Bergen liegenden Wolkenschicht etwa 9000 Fuss empor und zeigte eine dreizackige Spitze, die in dem früheren Krater jetzt einen See einschliessen soll. Bei der weiteren Fahrt, auf der er sich bald versteckte, bald wieder erschien, zeigte er zuletzt seine nördliche Seite, die in einen sanft abfallenden Rücken ausläuft und ein massiveres Bild giebt. Kurz vor Sonnenuntergang langten wir an der Ostseite des hübsch über der Bay auf einem hohen Hügel erbauten Städtchens Tacoma an, und während der Zug am Ufer nach dem an seinem westlichen Ende gelegenen Landungsplatz der Dampfer weiter fuhr, marschirte die Gesellschaft in Procession den Berg hinauf durch die mit Triumphbögen geschmückte Hauptstrasse und hinunter zum Dock, an dem der von Portland zur See hergekommene prachtvolle eiserne Seedampfer, die "Queen of the Pacific," von 2700 tons, bereit lag, um uns über den Puget Sound zu führen. Der uns von den Bewohnern Tacoma's zugedachte feierliche Empfang musste abgelehnt werden, und Herr Villard entschuldigte diese Täuschung in einer auf dem Dock gehaltenen kurzen Ansprache, worin er den im Glanz der bereits untergegangenen Abendsonne auf uns herabscheinenden Berg zum Zeugen anrief, dass er sein den Leuten im vorigen Frühjahr gegebenes Versprechen eingelöst und in seinen vor der Menge stehenden Privat-Eisenbahnwagen den Beweis der hergestellten

Stadt Tacoma

directen Verbindung mit New York geliefert habe. Die beiden Wagen waren zu diesem Zweck eigens zu Wasser von Portland nach Kalama verschifft worden, und die Demonstration ad oculos verfehlte nicht, die etwas enttäuschte Bevölkerung in gute Laune zu versetzen. Die Gesellschaft war bald auf dem Dampfer untergebracht, der sofort seine Reise nach Norden antrat, und in dessen schönem Salon wir bald zu einem splendiden Mahl versammelt waren. Der Vollmond lockte die meisten bald wieder auf Deck, wo wir bei der mildesten Luft im einfachen Rock zum Theil bis zu später Stunde in Bewunderung der zauberischen Fahrt ausharrten.

Puget Sound.

Der Puget Sound ist ein von zahlreichen Inseln und Halbinseln durchsetztes tiefes Wasser, das an seinem nördlichen Ende durch die beiden Strassen Juan de Fuca und Haro mit der See verbunden ist, selbst aber in seiner selten gestörten Ruhe einem Landsee gleicht. Die Ufer sind dicht bewaldet; nach Westen zu steigen auf der den Sound begrenzenden Halbinsel die Olympic Mountains bis zu 8–9000 Fuss Höhe auf, sie haben aber nur wenig und nur in Schluchten ewigen Schnee; nach Osten begrenzen den Sound die schön bewaldeten Vorberge der Cascade Range, die in einer Entfernung von 20–30 Meilen nach Norden streicht. Tiefes klares Wasser füllt alle Buchten, und weder Felsen noch Sandbänke noch winterliches Eis erschweren die Schiffahrt oder den Zugang zum Meer. Die wenigen Ansiedelungen verschwinden in der grossen Ausdehnung der Ufer, eine köstliche Stille herrscht auf der weiten Fläche, und nur das freundliche Licht der die Schiffahrt schützenden Feuerzeichen erinnert an

die Nähe der Menschen. Gegen Mitternacht musste an Port Townsend, einem kleinen Platz an der westlichen Nordgrenze des eigentlichen Puget Sound, angelegt werden, um das ins Ausland gehende Schiff am dortigen Zollamt auszuclariren, wozu in Tacoma noch keine Vorkehrung getroffen ist. Nachdem das geschehen war, zogen sich die letzten Gäste in die mit drei Betten übereinander versehenen Staterooms zurück, die übrigens sonst luftig und gut eingerichtet, auch meist nur von zwei Passagieren besetzt waren. Am Morgen des 14. September fanden wir unser Schiff ruhig vor Anker liegend in einem geschützten kleinen Aussenhafen der Hauptstadt von British Columbia, Victoria, auf der Südspitze von Vancouvers Island, genannt Esquimault, ausgesprochen Squeimolt. Unser Dampfer war umgeben von einer Schwadron kleiner englischer Kriegsschiffe, deren Flaggenschiff, das Kanonenboot Swiftsure, zwar nicht uns, wohl aber den englischen Gesandten, mit einer Kanonensalve begrüsste und ihn dann mit einem Boot auf die Flotte abholte. Auch wir andern Gäste waren zum Besuch auf ihr eingeladen, zogen jedoch meist vor, die am Land bereitstehenden Wagen zu besteigen und uns in der etwa drei Meilen entfernten und durch eine vortreffliche Strasse mit dem Aussenhafen verbundenen Stadt umzusehen.

Vancouvers Island.

Victoria.

Victoria steht auf einer felsigen Landzunge, von deren zu einem Park bestimmten, einstweilen aber nur eine Rennbahn tragenden Ende man eine schöne Aussicht auf die beiden Meeresstrassen, die gegenüberliegenden Olympischen Berge und die Berge und Buchten der Insel selbst hat. Die etwa 8000 Einwohner zählende Stadt unterscheidet sich nur wenig

von amerikanischen Städten ihrer Grösse und unter den öffentlichen Gebäuden zeichnet sich nur die hoch gelegene Residenz des Gouverneurs mit einem wohlgepflegten Park aus. In den Läden zeigte sich Gelegenheit zur Erwerbung von Artikeln, die von den Indianern der Küste eingetauscht sind, mit denen hier von jeher ein friedlicher Verkehr unterhalten worden ist. Zwei Stunden genügten zu der Fahrt und um 10 Uhr segelte die wieder versammelte Gesellschaft unter dem Spiel der Musikbanden und dem Donner der Kanonen mit dem Dampfer ab. Das Schiff steuerte in südöstlicher Richtung nach Port Townsend zurück, wo es wieder am Zollhaus einclarirt werden musste, und auf dem Wege dahin kam die bekannte Insel San Juan in Sicht, die den Anlass zu einer heiteren Scene gab, bei deren Beschreibung ich ein wenig ausholen muss. In Folge einer zweideutigen Bestimmung in dem im Jahre 1846 abgeschlossenen sogenannten Ashburton-Tractat, der die nordwestliche Grenze zwischen den Ver. Staaten und den englischen Besitzungen feststellen sollte, war nämlich ein Streit darüber entstanden, welchem Gebiet die inmitten der Haro Strasse liegende fruchtbare Insel San Juan zugehöre. Sie wurde im Lauf der Zeit von Ansiedlern beider Nationalitäten besetzt, die bald mit einander in Streit kamen; die Sache wurde gegen Ende der sechziger Jahre so bedenklich, dass die Ver. Staaten Regierung Truppen hinschicken musste, um die Ruhe auf der Insel herzustellen. Dies führte zu Verhandlungen mit England und es wurde beschlossen, die Streitfrage dem Schiedsspruch des Königs von Preussen zu unterstellen, der die Angelegenheit von einer Commission

San Juan.

gelehrter Juristen untersuchen liess, auf deren Gutachten er im Anfang der siebziger Jahre die Insel den Ver. Staaten zusprach. Es traf sich nun, dass wir in Herrn Professor Gneist ein Mitglied jener Commission unter uns hatten; er schien sich jedoch nicht um seine Gelegenheit zu kümmern, und discutirte sein Frühstück im Salon, während wir uns auf Deck bemühten auszufinden, welche von den zahlreichen Inseln der Haro Strasse das corpus delicti sei. Nachdem diese Frage von dem Ingenieur autoritativ entschieden war, wurde der Herr Professor heraufgeholt, und als er die Brille aufgesetzt hatte, erblickte er, was er nie mit den Augen zu sehen erwartet hatte, die schöne bergige Insel San Juan, für deren Besitz wir Amerikaner ihm alsdann unsern Dank votirten. Während der Ueberfahrt über die breite Strasse strengten wir unsere Augen an, noch ein anderes Object ausfindig zu machen, mit dem wir jedoch weniger Glück hatten. Wir wussten, dass von hier aus bei klarem Wetter der nördlichste der auf Ver. Staaten Gebiet stehenden Schneeberge, der Mount Baker, im Nordosten deutlich zu sehen sei; eine lange Bank von Wolken verdeckte aber hartnäckig den Horizont nach jener Richtung hin, und nur wenige der Gesellschaft behaupteten, an einer Stelle, wo sich die weissen Wolken ausnahmsweise hoch aufthürmten, die Gestalt des missgünstigen Bergriesen erkannt zu haben.

Mount Baker

Das Schiff war in Port Townsend schnell wieder einclarirt und eilte nun durch den eigentlichen Puget Sound südwärts nach Seattle, der bei weitem lebhaftesten Ansiedelung in diesen Gewässern, die am Ende einer nach Osten einbiegenden Bucht gelegen

ist und in wenigen Monaten durch eine Verlängerung der Eisenbahn von Tacoma mit dem System der Nord-Pacific Bahn in Verbindung gebracht sein wird. Wir hatten kaum das nördliche Vorgebirge der Bucht passirt, als wir ein Dutzend Dampfboote verschiedener Grösse, alle aufs schönste beflaggt, uns mit Musik entgegenkommen sahen, die uns dann in Procession bis zur Stadt escortirten, an deren grossartigen Docks wir mit Böllerschüssen und Musik sowie einer zahlreichen Menschenmenge freudig empfangen wurden. Wir waren schon früher am Tage erwartet worden, und es war uns auch hier eine grossartige Festlichkeit zugedacht, die nothwendig abgekürzt werden musste. Nachdem sich Herr Villard mit dem Fest-Comite und seinem Vorsitzer, dem Bürgermeister der Stadt, einem geborenen Oldenburger, darüber verständigt hatte, bestieg die Gesellschaft die bereitstehenden Wagen und wurde durch die in Terrassen an einem Hügel entlang über einander liegenden Strassen auf eine Anhöhe gefahren, von der man einen herrlichen Ueberblick über die Stadt von ca. 8000 Einwohnern, über die Bay und ihre Umgebung genoss. Dort war ein Pavillon mit zwei Flügeln errichtet, zwischen denen die Vorrichtungen zu einem sogenannten Barbacue, einem wie ich glaube, specifisch amerikanischen Fest, getroffen waren. Es wurden da auf offenem Platz ein ganzer Ochse und vier Hämmel an einem auf Backsteinmauern ruhenden und mittelst einer Locomobile umgedrehten Spiess gebraten, um von der Gesellschaft auf eine mir nicht klar gewordene Weise verzehrt zu werden. Die letztere Operation wurde nämlich auf den nächsten Tag verschoben, wo sie von

Seattle.

den Mitgliedern der amerikanischen Presse, die uns folgten, vermuthlich besser ausgeführt worden ist, als wir es vermocht hätten. Wir begnügten uns mit dem feineren Genuss einer Redeschlacht, die über Erwarten ansprechend ausfiel; den ehrenwerthen Bürgern der Stadt fühlte man bei jedem Wort die aufrichtige und lebhafte Freude an, die sie über die lange vergeblich ersehnte und nun so nahe bevorstehende Verbindung mit der übrigen Welt kundgaben. Eine hübsche junge Dame, die Tochter des Directors einer in der Nähe des Pavillons erbauten höheren Schule und selbst Lehrerin daran, las mit vortrefflichen Pathos eine Dankadresse an Herrn Villard vor für eine der Schule in kritischer Zeit gewährte Unterstützung. Herr Villard dankte in freundlich humoristischen Worten und stellte der Versammlung seine Familie vor. Herr Schurz benutzte die Gelegenheit, wie er schon öfter gethan hatte, den Einwohnern den Schutz der Wälder gegen die verderblichen Waldbrände ans Herz zu legen, was hier besonders am Platz war, denn die Stadt zeigte deutlich, dass sie aus dem Wald hervorgewachsen war, und auf allen unbebauten Plätzen standen noch die Stumpen der abgehauenen Tannen, die noch nicht Zeit gehabt hatten zu verfaulen. Die Stadt verdankt ihre Prosperität und ihr schnelles Wachsthum hauptsächlich den ca. 20 Meilen nach Osten im Cascadongebirge gelegenen Minen vortrefflicher Steinkohlen, von denen jetzt täglich 1000 Tonnen gefördert und zur Verschiffung nach den Häfen von Oregon und Californien gebracht werden sollen. Schon vor Jahren war hier von einem am Puget Sound geborenen Mann, der nie eine Eisen-

bahn gesehen hatte, eine Bahn von flachen mit Leder belegten Holzschienen nach diesen Minen gebaut und angewandt worden, bis sie sammt den Minen durch die auch unter Herrn Villard's Direction stehende Oregon Improvement Co. aufgekauft, neugebaut und das ganze Unternehmen zu seiner jetzigen Ausdehnung gebracht wurde. Das Ufer an der Stadt ist bedeckt von grossartigen Einrichtungen zur Verschiffung der Waare, und die Dockbauten sind Nachts von electrischen Flammen erleuchtet.

Die Feierlichkeit unter dem Pavillon wurde mit Sonnenuntergang beendigt, worauf die Gesellschaft unter Begleitung der Einwohner in Procession den Berg hinunterzog. Auf dem Dock erschien noch ein deutscher Männerchor mit Fackeln, und unter den Klängen der Wacht am Rhein fuhr der Dampfer von dem schönen Platz fort. Während dies geschah, waren auf einem halben Dutzend der die Stadt umgebenden Höhen colossale Freudenfeuer angezündet und sämmtliche Häuser der Stadt illuminirt worden. Dies bot bei der Lage der Strassen übereinander einen wahrhaft zauberischen Anblick, auf den unsere Augen noch lange mit Bewunderung gerichtet blieben, bis er hinter dem südlichen Vorgebirge der Bay verschwand. Ein paar Stunden ruhiger Fahrt brachten uns dann nach Tacoma zurück, wo wir die Nacht an Bord des Dampfers in Ruhe verbrachten. Am 15. September Morgens fuhren wir auf unserm Zug wieder dem Columbia zu und genossen von der Bahn und dem Boot, das uns wieder nach Portland brachte, zum zweiten Mal den ungetrübten Blick auf die vereinzelt stehenden aber herrlichen Schneeberge, die namentlich auch deshalb so grossartig er-

scheinen, weil man sie hier fast ganz vom Meeresufer und daher in ihrer vollen Grösse vor Augen hat. Ich gestehe dagegen, dass sie den Vergleich mit einem eigentlichen Schneegebirge, wie die Schweizer und Tyroler Alpen, nicht aushalten können, und auch am Puget Sound vermisst man an dem Grün der Wälder die Mischung der hier fehlenden hellen mit den dunkeln Farben.

Nachmittags 3 Uhr in unser Quartier in Portland zurückgelangt, waren wir froh den Rest des Tags und den darauf folgenden Sonntag ruhen oder den Besuchen bei Freunden widmen zu können. Auch hatten wir von einer ganzen Anzahl Reisegenossen Abschied zu nehmen, die hier per Dampfer nach San Francisco abgingen und ihren Rückweg über die anderen Bahnen von dort aus nehmen wollten. Am Sonntag Abend kehrte auch eine kleine unternehmende Schaar Gäste nach Portland zurück, die gleich nach unserer ersten Ankunft daselbst unter Führung eines Geologen des Transcontinental Survey zu einer Besteigung des Mt. Tacoma aufgebrochen waren. Sie hatten unter mässigen Strapazen eine Höhe von ca. 10,000 Fuss und grossartige Gletscher erreicht, und in einem Walde von Douglas-Tannen von 260–270 Fuss Höhe campirt; doch schien der Genuss nicht grösser gewesen zu sein als der, den wir von unserer bequemen Tour durch den Puget Sound gehabt hatten.

Rückreise.

Am Morgen des 17. September trat die an Zahl wohl auf die Hälfte reducirte Gesellschaft die Rückreise an. Während unsere Wagen am südlichen Ufer des Columbia leer nach Dalles hinauffuhren und uns dort erwarteten, segelte die Gesellschaft

auf einem schnellen Flussdampfer den Willamette hinunter und dann den Hauptstrom bis zu seinen einstweilen noch die Schiffahrt hemmenden unteren Stromschnellen hinauf. Nahe der Mündung des Willamette passirten wir die am nördlichen Ufer des Columbia gelegene älteste Ansiedlung der Gegend, das jetzt unbedeutende Städtchen Vancouver. Nach kurzer Fahrt traten wir in das herrliche Gebirgsthal ein, in dem der majestätische Strom sich seinen Weg durch den Cascade Range gebrochen hat. Von langgestreckten, perpendiculär aufsteigenden Felswänden sieht man verschiedene kräftige Wasserfälle 6–800 Fuss hoch direct in den Fluss oder auf das schön bewaldete schmale Vorland herabstürzen. Vereinzelte und oft wie Nadeln aufschiessende Basaltfelsen und steil ansteigende Seitenthäler wechseln mit schön geformten Bergen und Inseln. Rauch und Dunst verhüllten zwar den Mount Hood und die ferneren Hochberge, warfen jedoch über das Thal und seine nähere Umgebung einen Farbenschmelz, wie er nicht schöner gedacht werden konnte. Wo der Strom zwischen Felsen dahinfliesst, sind diese bis zu 20–25 Fuss Höhe wie mit weisser Farbe angestrichen und zwar in zwei deutlich zu unterscheidenden Streifen. Sie verdanken ihre Entstehung den zwei im Januar und Juni regelmässig eintretenden Hochfluthen, von denen die letztere, durch das Schmelzen des Gebirgsschnees veranlasst, ungefähr doppelt so hoch anschwillt, als die durch die Winterregen der niedrigeren Regionen im Januar hervorgebrachte. Nach einer Fahrt von etwa 50 Meilen landeten wir auf dem nördlichen Ufer am unteren Ende der etwa sechs Meilen langen Strecke der

Stromschnellen, die durch einen im Bau begriffenen und zum Theil durch Felsen gehauenen Kanal in Zukunft überwunden werden sollen. Eine alte, schmalspurige Eisenbahn brachte uns über die Portage ans obere Ende der Cascaden, in denen sich Seehunde tummelten und nach Fischen tauchten. Dort nahm uns wieder ein anderes Dampfboot auf und führte uns durch das noch immer herrliche Thal weitere 40 Meilen hinauf. Hier kamen wir an einer länglichen Insel vorbei, die in eine erhöhte Felsenklippe ausläuft, auf deren Rücken sich eigenthümliche Steinhaufen zeigten. Es waren Grabstätten der hin und wieder am Ufer des Stromes in Zeltlagern hausenden Indianer, die ihre Leichen hier auf den nackten Fels legen und mit Steinen zudecken. Von eigentlichem Leben, Booten und dergleichen, ist auf dem Strom noch nicht viel zu sehen, und auch die Ansiedlungen am Ufer sind noch äusserst spärlich.

Kurz vor Dunkelwerden landeten wir in Dalles, allseitig befriedigt und beglückt durch den Anblick des prachtvollen Stromes und eines Bergthales, wie es ein zweites an Schönheit auf Erden kaum geben wird. Wir waren schnell in unseren bequemen Wagen installirt und dann ging es in zwei Zügen fort. Nachdem wir im Vorbeifahren im Halbdunkel noch einen sehnsüchtigen Blick auf das Felsenmeer der Dalles geworfen hatten, legten wir uns bald zur Ruhe und waren froh, die Wüstenei der nächsten 150 Meilen diesmal bei Nacht durchfahren zu können und nicht von dem bei Windstille ruhig liegenden Flugsand belästigt zu werden.

Der Zug brachte uns noch in der Nacht über

Wallula und die von dort nach Osten führende Zweigbahn nach Walla Walla, das in einem breiten Thal liegt, welches dem Auge als eine wellenförmige und bei ihrer fast gänzlichen Baumlosigkeit in der trockenen Jahreszeit wenig anziehende Ebene erscheint. Sie ist jedoch wegen ihrer Fruchtbarkeit berühmt, und so sollten wir denn auch gleich am Morgen des 18. September in der Umgegend herumgefahren werden. Ein den Einwohnern willkommener Regen störte jedoch diesen Theil des Programms; die Fahrt wurde aufgegeben und die Wagen brachten uns statt dessen sofort in den eine Strecke vom Bahnhof gelegenen, reich geschmückten Ort; in seinem stattlichen Rathhaus, vor dem die Einwohner zusammengeströmt waren, wurden dann die üblichen Reden ausgetauscht, während einige hundert von ihrer benachbarten Reservation auf Ponies herbeigekommene Umatilla Indianer sich zu unserer Begrüssung im Halbmond vor dem Gebäude aufstellten. Die Feier war bald beendet und da das Wetter sich erst eine Stunde später wieder aufhellte, so führte uns der Zug noch vor Mittag fort und nach Wallula zurück, durch die nach der Waizenernte ziemlich öde aussehende Prairie. Der Uebergang über den bald erreichten Snake River wurde diesmal in etwas kürzerer Zeit bewerkstelligt, doch war es Abend, als wir von Ainsworth nach Nordosten weiterfuhren. Der Regen hatte die Luft gereinigt, und wir genossen einen herrlichen Sonnenuntergang, der der öden Gegend die Farben eines arabischen Wüstenbildes anzauberte. Die Nacht wurde empfindlich kalt, und als wir auf der Station Sandpoint am

Walla Walla.

Morgen des 19. September erwachten, sahen wir die uns früher durch ihr seltenes frisches Grün willkom-

See Pond d'Oreille.

men gewesenen Wiesen am See Pond d'Oreille weiss von Reif erglänzen. Sofort wurde wieder das Dampfboot bestiegen, und unter günstigeren Umständen als zuvor eine mehrstündige Fahrt über den prachtvollen See gemacht. Bei der Abfahrt lag noch ein leichter Nebelschleier vor dem Gebirge, der aber bald von der aufsteigenden Sonne verzehrt war, wo die Aussicht sich dann mit ihrer für das Felsengebirge so characteristischen Zartheit köstlich vor uns entfaltete. Wir schieden von diesem schönen Fleck Erde mit Bedauern über die Kürze unseres Aufenthalts, aber mit dankbarer Anticipation des hohen Genusses, der an dem bisher so wenig besuchten Ort für künftige Generationen aufgespart ist.

Der Zug verliess Sandpoint um Mittag und nachdem wir die schöne Strecke am See entlang gefahren waren, bogen wir in das Thal des Clark's River ein, dessen romantische Fels- und Flussparthien wir diesmal fünf bis sechs Stunden lang beim hellen Sonnenscheine bewundern und uns zugleich auch wundern konnten, mit welchem Erfolg die Bahn durch das schwierige enge Felsthal hindurch geführt worden ist. Am Morgen des 20. September

Ravalli. Jocko River.

erwachten wir an der einsamen Station Ravalli am Jocko, einem kleinen Nebenfluss des Clark's River, und in der Reservation der Flathead Indianer, von wo aus die Excursion nach dem neuentdeckten Hochthal gemacht werden sollte. Von den ca. 50 zur Theilnahme gebuchten Gästen wollten etwa die Hälfte, darunter mehrere Damen, nur bis zu einem am Fusse eines hohen

Berges, nach dem Führer der Parthie, McDonald, genannt, gelegenen See mitgehen, bis wohin man auf Wagen gelangen konnte. Die andere Hälfte wollte den Berg selbst besteigen, was zum Theil zu Pferde geschehen konnte, während die letzten sehr steilen fünf Meilen nur zu Fuss zu überwinden waren. Die Gäste zogen auf den pünktlich bereit gestellten Wagen und Pferden fort eine Schlucht hinan, worauf es etwa zehn Meilen weit über eine staubige Hochebene ging bis zu einer Stelle an einem kleinen Fluss, wo die Gesellschaft durch den Anblick einer Kirche und verschiedener mehr oder weniger grosser Backstein- und anderer Gebäude überrascht wurde. Hier steht nämlich eine schon vor 40 Jahren von dem bekannten belgischen Jesuiten-Pater, De Smet, gegründete Missionsstation, wo sich ein halbes Dutzend französische Geistliche und Nonnen mit grosser Aufopferung der Christianisirung und Civilisirung der Flathead Indianer widmen. Die Geistlichen und Nonnen, von denen mehrere seit 15–20 Jahren ununterbrochen in dieser entfernten Einöde arbeiten, waren nicht wenig erfreut über den seltenen Besuch, umsomehr, als sie mit den meisten Gästen in ihrer Muttersprache verkehren konnten. Sie erfrischten die Gesellschaft mit Speisen und führten ihnen die 100 Indianerkinder beider Geschlechter vor, die in ihrer Schule unterrichtet und in der Anstalt beherbergt und an ein civilisirtes Leben gewöhnt werden. Der weitere Weg brachte die Gesellschaft an den bereits erwähnten See, von dem aus der unternehmendere Theil dann die nächsten zehn Meilen zu Pferde zurücklegte und darauf zum Klettern zu Fuss überging. Manche blieben jedoch

Flathead Mission.

mit dem auf Packpferden herbeigebrachten Proviant schon hier liegen, und von den übrigen fielen, von Durst und Anstrengung erschöpft, die meisten nach und nach ab, so dass nur ein halbes Dutzend auf den Kamm des Berges hinaufkamen. Auch sie fanden sich nicht für die Mühe belohnt, denn das vor ihnen liegende Thal war stark von Rauch verhüllt und noch zu weit entfernt, um seine Schönheit würdigen zu lassen. Das Herabsteigen war wieder beschwerlich, und da Niemand daran gedacht hatte, gefüllte Feldflaschen mitzunehmen, und bis zum See Wasser nicht zu finden war, so wurde die Sache ungemüthlich. Bei ihrer Ankunft bei den Pferden mussten die erschöpften Bergsteiger zu ihrem Verdruss noch ausfinden, dass die sämmtlichen Getränke durch Zerbrechen der Flaschen schon auf dem Herwege verloren gegangen und die solideren Provisionen von ihren zurückgebliebenen Gefährten fast ganz aufgezehrt worden waren. Da war es denn kein Wunder, dass die erst gegen Dunkelwerden wieder im Thal anlangenden Bergsteiger nicht in der besten Stimmung zurückkehrten, und die ganze Gesellschaft die Neigung zu ähnlichen Abenteuern verschwor. Dies hatte zur Folge, dass ein anderer, für den folgenden Tag in Aussicht genommener Abstecher nach Butte City, an der Utah Northern Eisenbahn, auf den ziemlich einstimmigen Wunsch der Gesellschaft aufgegeben wurde.

Herr Villard musste Umstände halber nach New York zurückeilen, und da er in Helena noch Geschäfte zu besorgen hatte, so war er schon vor Abend, sofort nach Rückkehr des nur nach dem See gelangten Theils der Excursion, mit einer Anzahl

Gäste und einigen sich anschliessenden Wagen vorausgefahren, um am folgenden Tag die Gesellschaft in Helena zu erwarten und sich dort von ihr zu verabschieden. Ich hatte mich nicht zur Theilnahme an der Excursion von Ravalli entschliessen können, war vielmehr dort liegen geblieben und hatte den Tag mit Briefschreiben und mit Begleitung des englischen Gesandten und eines Beamten der Bahn verbracht, die den vergeblichen Versuch machten, in dem hübschen Jocko-Flüsschen ähnliche Forellen zu fangen, wie unsere Köche sie uns häufig in unseren Wagen vorsetzten. Da machte mir Herr Villard im Lauf des Tags den freundlichen Vorschlag, mich in seinem Privatwagen die nächsten 35 Meilen bis nach Missoula mitzunehmen, damit ich die kurz vor dieser Station zu passirende höchste Holzbrücke der Bahn, die wir auf dem Herweg bei Nacht passirt hatten, diesmal noch bei Tage sehen konnte, was ich natürlich mit Freuden annahm. Der Weg führte noch eine Zeit lang durch das Thal des Jocko, das sich bald erweitert und von hohen Bergen begrenzt wird, die in der Abendsonne erglänzend einen prachtvollen Anblick boten. Bei der am östlichen Ende der Flathead Reservation gelegenen einsamen Agentur mit ihren freundlichen Häusern und Gehöften verlässt die Bahn das Thal und überschreitet eine nur sanft gewölbte Wasserscheide, die in das breite Thal des Hellgate River nach der Station und dem Fort Missoula führt. Ehe wir dahin hinabstiegen, überschritten wir eine trockene Bergschlucht auf dem 226 Fuss hohen nach beiden Seiten schief abfallenden colossalen Holzbau von etwa 1000 Fuss Länge, wo wir kurz vor Dunkelwerden

Viaduct.

ausstiegen und die schwindelnde Tiefe mit den erstaunten Augen massen. Der Anblick wurde bei der einbrechenden Dunkelheit zu einem schaurig grossartigen Schauspiel durch die ringsum in nächster Umgebung sowohl als in der Ferne auflodernden Waldbrände, bei denen ganze Strecken hoher Tannen wie Feuersäulen von den umliegenden Bergen herüberleuchteten und das Land in Rauch hüllten. In der weit von der Ansiedelung abgelegenen Station

Missoula.

von Missoula verliess ich den Zug des Herrn Villard und hatte drei Stunden auf meinen Zug zu warten. Dies gab mir Gelegenheit zu sehen wie es bei nächtlicher Durchfahrt unserer Züge auf solchen Stationen hergeht. Die temporär als Stations-Gebäude dienende Bretterhütte wimmelte von ab- und zugehenden Bahnarbeitern, die sich in nicht sehr schmeichelhaften Ausdrücken über die ihnen verursachten Ungelegenheiten ergingen; während eine Abtheilung auf Pritschen schnarchend herumlagen, wärmten sich andere um einen grossen Holzofen; der Telegraphist sass mitten in dem Getümmel an seinem klappernden Instrument und konnte in jedem Augenblick sagen, wo die erwarteten Züge sich befanden. Er erzählte mir, dass am Morgen des Tags die das breite Thal nach Südwesten in weiter Ferne begrenzenden bis 13,000 Fuss hohen Schneeberge des Bitter Root Range klar zu sehen gewesen, und dass in dem ca. 3500 Fuss hoch gelegenen Thal im vergangenen Sommer Melonen gereift seien. Um Mitternacht endlich nahm mich unser Zug wieder auf und brachte uns am Morgen des 21. September an den Fuss des

Mullan Pass.

Mullan Passes, über dessen von Westen her langsam ansteigende Höhe der Zug ungetheilt und schnell

hinübergezogen wurde und uns um 11 Uhr Vorm. nach Helena brachte, wo wir Herrn Villard und seine Gefährten trafen und von ihm Abschied nahmen. Sein Wagen hatte bisher den Schluss des Zugs gebildet, und da er jetzt wegfiel, benutzte ich die Gelegenheit, den Rest der interessanten Fahrt dieses Tages meist auf der bequemen Platform des letzten Wagens zu verbringen, von wo aus man trotz des hie und da unbequemen Staubes ein noch weit vollständigeres Bild von der grossartigen Berglandschaft gewinnen konnte, als selbst die grossen Fenster unseres Salons gestatteten. Kurz nach Mittag verliess der Zug Helena und rollte in schnellem Tempo über die flache Wasserscheide ins Thal des Missouri hinüber, an seinem östlichen Ufer entlang durch den Felsen-Cañon und an der Vereinigung seiner drei Quellflüsse vorbei, das Gallatin Thal hinauf an den Fuss des Bozeman Passes. Auch dieser wurde von dem ungetheilten Zug noch vor Sonnenuntergang überschritten, und wir hatten Gelegenheit auf beiden Seiten seine Schönheit und die so characteristische Zartheit der Conturen und Farben des Gebirgs zu bewundern. Auf der Ostseite des Passes traten die den Yellowstone Park nach Norden umlagernden zum Theil ewigen Schnee führenden Berge, namentlich der hohe Emigrant Peak, die auf der Herreise verhüllt gewesen waren, in der Abendsonne strahlend herrlich heraus, und auch die nähere Umgebung hinterliess uns ein reizendes Bild. Bald nach Dunkelwerden in Livingston angekommen, verabschiedeten wir uns von den zahlreichen minder begünstigten Gefährten auf dem zweiten uns bald gefolgten Zug, und wurden, ungefähr sechzig an Zahl, in der Nacht

Helena.

Missouri.

Bozeman Pass.

Livingston.

auf der am Yellowstone River 51 Meilen weit hinaufführenden Zweigbahn bis nahe an die nördliche Grenze des Nationalparks hinaufgefahren, dessen 3600 Quadratmeilen zum weitaus grössten Theil im Territorium Wyoming gelegen sind. Er bildet das in seinen Thälern bis zu 7500 Fuss hoch ansteigende Central Plateau unseres Continents und birgt in sich oder an seinen äusseren Rändern die Wasserscheide zwischen dem Atlantischen und Stillen Ocean ; denn hier liegen innerhalb einer Strecke von etwa 50 Meilen im Geviert beisammen die Quellen der Zuflüsse des Missouri, des Columbia und des in den Meerbusen von Californien mündenden Colorado. Mehr als auf diesen, ich möchte sagen ideellen Charakter, war unsere Neugierde auf die erst seit ungefähr 15 Jahren entdeckten und bis jetzt von Wenigen gesehenen Naturwunder gespannt, welche diesen Theil der Erdrinde als erst im Werden begriffen erscheinen lassen.

Yellowstone National Park.

Die beiden untern Cañons oder Felsschluchten, durch die der wilde Fluss sich den Weg in die Ebene gebahnt hat, sowie das dazwischen gelegene breite Thal, seiner Fruchtbarkeit wegen Paradise Valley genannt, blieben uns in der Dunkelheit verhüllt, und wir erwachten am Morgen des 22. September am südlichen Ende der Bahn zwischen kahlen Felsenbergen und in einem ebenso kahlen Thal auf der Station Cinnabar, so genannt von einem im Westen aufsteigenden Berg, der von oben bis unten einen breiten Streifen feurigrothen Gesteins zeigt. Bald sahen wir die verschiedenartigen zum Theil ehrwürdig altmodischen Gefährte, die uns von der mit dem Transport der Reisenden im National Park officiell betrau-

ten Gesellschaft entgegengeschickt wurden, den gegenüberliegenden Hügel herabkommen und sich neben dem Zug aufstellen. Wir waren schnell darin untergebracht und die Wagen folgten einander im raschen Tempo an der vielfach eingeschnittenen Bergseite hinansteigend. Auf der etwa acht Meilen langen Fahrt, nach dem an den Mammouth Hot Springs gelegenen Hotel, hatten wir sofort Gelegenheit die beiden Haupt-Unannehmlichkeiten, unter denen der Besucher des Parks zu leiden hat, kennen zu lernen. Von Ende Juni bis in den October hinein, wo hier selten Regen oder Schnee fällt, sind die Wege in Folge der aschenartigen Leichtigkeit des Erdreichs und der Weichheit des vulkanischen Gesteins von tiefem Staub bedeckt, der um so lästiger wird, als hier in dieser Jahreszeit meist absolute Windesstille herrscht. Die andere Beschwerde rührt von dem Umstand her, dass die hier noch nicht allgemein gebrauchten Naturwege oft lange Strecken an den Abhängen von Bergen hinführen, so dass der Wagen auf einer Seite hängt, die Passagiere daher oft stundenlang gezwungen sind, sich mit den Händen festzuhalten, um nicht herausgeworfen oder dem Nachbar lästig zu werden. Der Weg führt zuerst durch das Thal des Yellowstone, der in einem tiefen Bett unsichtbar dahinfliesst, geht aber dann in das Thal eines Seitenflusses, des Gardiner River, über, wo wir hart an der mit kleinen Pflöcken bezeichneten Nordgrenze des Parks an dem auf einem kleinen Plateau liegenden Dorf Gardiner vorbeikommen. Es besteht aus einer Reihe von etwa 20 Blockhäusern und ist fast ausschliesslich von Männern des rauhesten Aussehens bewohnt, die sich vom Verkehr mit einigen

Gardiner.

nach Norden in den hohen Bergen gelegenen Minenplätzen nähren. Nachdem wir in das der Besiedelung verschlossene Gebiet des Parks eingetreten sind, fahren wir etwa noch eine Stunde auf steilen Wegen auf und ab, bis wir auf dem letzten Rücken angelangt vor uns in einer Entfernung von einer Meile die an den gegenüberliegenden bewaldeten Berg gelehnten Terrassen und Becken der heissen Quellen wie einen breiten Hügel von weisser Kreide oder Kalk, herüber schauen sehen. Vor ihnen und uns zu Füssen steht das erst halbfertige dreistöckige grosse Hotel, das im nächsten Jahr ca. 500 Gäste bequem beherbergen wird, auf einem etwa 500 Schritte im Gevierte haltenden Plateau, das aus nichts anderem besteht als aus der weissen Ablagerung von fein gemahlenem Quarz, mit Magnesia und anderen Ingredienzien gemischt, das wir der Kürze wegen "Geyserit" nennen wollen. Die gegenüberliegenden heissen Quellen fliessen zum Theil unter dem mit spärlicher Vegetation bedeckten Plateau ab, das daher an verschiedenen Stellen eingebrochen ist, und es nöthig gemacht hat das Hotel auf langen Pfählen zu erbauen, die in den natürlichen Grund hinabreichen. Auf einem dem Hotel nördlich von den Quellen gegenüberliegenden Hügel erhebt sich die villa-artige Wohnung des vom Staat angestellten Superintendenten des Parks, der denselben zu beaufsichtigen und die Verwendung der jährlich vom Congress für die Herrichtung und Verbesserung der Wege und Brücken ausgesetzten Summen zu besorgen hat.

Mammouth Hot Springs.

Nachdem die Gesellschaft in den fertigen Räumen des grossen, bei Nacht electrisch beleuchteten,

Hotels bequem untergebracht war, schwärmte sie aus, um sich die vor ihren Augen ausgebreiteten Naturwunder aus der Nähe anzusehen. Am Fusse der Quellengebilde zieht zuerst der ca. 40 Fuss hohe schlanke Kegel eines ausgestorbenen Geyserkraters die Aufmerksamkeit auf sich, der aus bräunlichem Geyserit gebildet, vor dem unten vielfach zertretenen Becken wie eine Schildwache dasteht. Hinter ihm steigen die Quellen mit ihren vielfach zusammenhängenden Bassins, in deren Mitte das Wasser meist aufsprudelt, in vier oder fünf über einander liegenden 30–50 Fuss hohen Terrassen am sogenannten Terrace Mountain hinauf. Je höher man steigt, desto schöner und vollkommener werden die reizenden wie versteinerte Wasserfälle aussehenden Ränder, die meist halbrund und von schneeweisser Farbe, hie und da jedoch von dem abweichenden Gehalt der Wasser gelb oder röthlich gefärbt sind. Viele der Bassins sind voll von Stalactiten der verschiedensten Formen, von denen jedoch in jedem Becken nur eine einzige vorzukommen scheint. Das eine enthält Gebilde wie Knochen kleiner Vögel, das andere Massen von runden Knollen wie Kartoffeln, andere wieder lange Palmblätter und sonstige Pflanzen ähnliche Gebilde. Das Wasser ist überall crystallhell, meist von einer bläulichweissen Silberfarbe, und seine Temperatur soll an den Quellen zwischen 150 und 160 Grad Fahr. schwanken. Das Herumsteigen auf den sich weit hinstreckenden Plateaus ist nicht ohne Beschwerde; man geht häufig wie in tiefem Schnee und der Glanz der weissen Masse blendet die Augen; in der verdünnten Luft stechen die scharfen Strahlen der Sonne sehr empfindlich und man findet das

Steigen dabei sehr anstrengend; nur wenige der Gäste gelangten daher auf die höchste Terrasse, von der man einen herrlichen Ueberblick über die mannigfachen und seltsamen Gebilde hat.

Die Hälfte der Gesellschaft musste sich ausserdem zum baldigen Aufbruch nach den sich etwa 50 Meilen südwärts hinziehenden Geyserbassins rüsten, die für uns das Hauptziel der Excursion bildeten. Auf dieser Tour muss man nämlich mindestens zweimal in Zelten übernachten, und da diese Lager nur eine mässige Anzahl Gäste beherbergen können, so war die Theilung unserer Gesellschaft eine Nothwendigkeit. Die unternehmungslustigere Hälfte zog vor, die Tour zu Pferde zu machen, und ritt noch am selben Mittag davon, während die bedächtigere Hälfte erst am andern Morgen auf zwei- und vierspännigen offenen Wagen nachfolgte. Selbstverständlich zu letzteren gehörend, hatte ich somit Zeit, mir die höchst merkwürdige Gegend näher zu betrachten, und nebenher in einem beim Hotel angelegten kunstlosen Badehaus, in das das Wasser der heissen Quellen und eines in der Nähe hinfliessenden Baches in hölzernen Röhren hineingeleitet wird, ein köstliches Bad zu nehmen. Bei herannahendem Abend waren wir nicht wenig begierig auf die bevorstehende Temperaturveränderung, über die vorher Schrecken erregende Gerüchte unter den Gästen in Umlauf gewesen waren. Obgleich der Wechsel bald empfindlich wurde, erreichte das Thermometer doch selbst in der Nacht nicht einen Stand, der von dem anderer Hochthäler wesentlich abwich. Wir bekamen hier nur wenige Grade Frost, und die schon früher gemachte Erfah-

rung wiederholte sich, wonach man in der trockenen stillen Luft nur wenig von der Kälte spürt. Das nur mässig gute Essen und die noch weniger gute Bedienung in dem seiner Schliessung nahen Hotel bereitete uns auf das bevorstehende Lagerleben und seine Entbehrungen vor, die den deutschen Gästen besonders drohend bevorstanden, weil Onkel Sam in dem den National-Park schaffenden Gesetz den Verkauf aller geistigen Getränke in demselben auf's Strengste verboten hat, und selbst die geschickten und geplagten Kutscher lauter strenge *teetotallers* waren.

Am Morgen des 23. September fuhr unsere Gesellschaft, in vier Wagen vertheilt, dem ca. 25 Meilen entfernten ersten Lager am sogenannten Morris Geyser Basin zu. Der Weg führt auf einer vielfach gewundenen, mit tiefem Staub bedeckten Strasse den Terassenberg hinan, auf dessen Rücken wir wieder einen an der Rückseite der heissen Quellen Wache stehenden Krater eines ausgestorbenen Geysers passirten. Die Strasse führte dann in ein baumloses breites, von 3–4000 Fuss ansteigenden, spärlich bewaldeten Bergen begrenztes Hochthal, durch das wir etwa fünf Meilen weit dahinfuhren, bis wir in einen Tannenwald eintraten, der uns mit kurzen Unterbrechungen bis an das Ziel der Tour begleitete. Die Luft war an dem Tage ausserordentlich klar; bei der Fahrt durch das Thal sahen wir aber im fernen Osten ungeheure Rauchwolken von Waldbränden aufsteigen, die sich an den folgenden Tagen über die ganze Gegend verbreitet fanden, immerhin aber die angenehme Wirkung hatten, das Stechen der Sonnenstrahlen merklich zu mildern. Der Rauch

störte auch kaum den Genuss an der Landschaft, die nur an wenigen Stellen schön genannt werden kann, denn die Berge, welche hie und da 10 bis 12,000 Fuss über die Meereshöhe hervorragen, erheben sich nur 3–5000 Fuss über das bis zu 7500 Fuss angestiegene Plateau. Bald nachdem wir in die Waldregion eingetreten waren, führte uns der Weg dicht unter einer merkwürdigen, 2–300 Fuss hohen Felswand hin, in der sich in einer Länge von ca. 1000 Fuss breite Adern von Obsidian hinziehen, einem äusserst harten, wie Anthracit glänzenden, schwarzen natürlichen Glas, über dessen Trümmer die Strasse hinführt. Die harten Blöcke hatten hier nicht anders zerschlagen und aus dem Weg geschafft werden können, als dadurch, dass man sie durch grosse Holzfeuer erhitzte und sie dann durch einen Strom kalten Wassers zum Zerspringen brachte. Gleich darauf führte uns der Weg an verschiedenen Waldseen vorbei, von denen einer den Bibern, nach denen er genannt ist, seine Entstehung verdankt; man sieht noch deutlich die zahlreichen Dämme, mit denen sie das Sumpfwasser zu einem See aufgestaut haben, die Erbauer aber sind aus der Gegend verschwunden. Das andere Wild, die Bären, Büffel, Elkhirsche, Antilopen und Bergschafe, die den Park in seinen abgelegenen Gegenden noch in ziemlicher Anzahl bevölkern sollen und uns wenigstens ihr Fleisch zu schmecken gaben, blieben unseren Blicken ebenfalls verborgen; nur Eichhörnchen und schwarze Staare, die beide, durch die Nähe des Menschen ungestört, die Lager umschwärmten, waren die einzigen uns sichtbaren Repräsentanten der Thierwelt. In den nächsten Stunden passirten wir auf dem ein-

förmigen Wege vereinzelte heisse Quellen und hübsche Becken silberhellen Wassers, hie und da mit umfangreichen Ablagerungen des weissen Geyserit umgeben; in ihnen fanden wir verschiedentlich ganze Wälder todter Tannenbäume noch aufrecht stehen, ein Beweis dafür, dass die Ueberschwemmung mit Geyserit nicht von altem Datum sein kann, wie auch unter den Geysern, seitdem man sie kennt, schon mehrfach Veränderungen vorgekommen zu sein scheinen. Zu verschiedenen Malen kamen wir an Stellen, wo meilenweit der Wald durch Orkane zerstört war und die entwurzelten Bäume sämmtlich nach einer Richtung dahingestreckt lagen.

Norris Geyser Basin.

Kurz nach Mittag entdeckten wir von einer Höhe aus mehrere Dampfsäulen, die aus dem dunkeln Wald aufstiegen und das Ziel der Fahrt dieses Tages, das sogenannte Norris Geyser Becken, anzeigten. Bald trafen wir bei dem am Gibbon Fluss im Wald gelegenen Lager ein, in dem wir die folgende Nacht zubringen sollten. Nachdem wir uns nothdürftig vom Staub gereinigt und durch ein aus Elk-Steak und Kartoffeln mit Kaffee bestehendes Mahl erquickt hatten, zogen wir diesem ersten 1000 Schritt weiter nach Süden gelegenen Geyserbecken zu. Hier kommt man zuerst an eine von dem weissen Geyserit ausgefüllte umfangreiche Vertiefung, die wie ein zugefrorener mit Schnee bedeckter See aussieht. Schon an den Rändern zeigen sich zahlreiche heisse Quellen, die um das aufkochende Wasser kleine Becken gebildet haben. Die Mitte der Fläche besteht ganz aus solchen Bassins, aus deren einem der Minuten-Geyser hervorspringt, so genannt, weil er regelmässig alle paar Minuten eine starke Masse heissen Wassers

nach allen Richtungen hin etwa 15 Fuss hoch emporwirft, und dann schnell wieder in Ruhe versinkt. An der Westseite führt der Weg hart an einigen sogenannten Mud-Geysers vorbei, in deren Becken ein weisser oder grauer Brei kochend herumtreibt, um zu gewissen Zeiten soweit herum ausgeworfen zu werden, dass die benachbarten Bäume davon bedeckt sind. An dem Becken vorübergehend kommen wir zu mehreren Dampfquellen, von denen die grösste am Fuss eines umfangreichen Geyserit-Kraters hervorströmend unter starkem Geräusch eine Dampf- und Wolkensäule, wie ein Dampf ablassender Seedampfer, 40–50 Fuss hoch beständig in die Luft treibt. Das sich von hier aus nach verschiedenen Richtungen meilenweit verzweigende Becken enthält mehrere stark und hochspeiende Geyser, die uns jedoch keiner Vorstellung würdigten, und nachdem wir noch eine Zeit lang herumgewandelt waren, zogen wir befriedigt zum Lager zurück, wo wir in einem Dutzend wohleingerichteter Zelte unsere Schlafstellen zugewiesen erhielten. Gegen Abend wurde in dem grossen Hauptzelt wieder ein frugales und durch einige hereingeschmuggelte Flaschen Porter gewürztes Mahl eingenommen, nach dessen Beendigung zur Erwärmung in der rasch erkaltenden Abendluft vor den Zelten ein ungeheures von ganzen Bäumen genährtes Feuer angezündet wurde, um das die Gäste sich versammelten. Bald wurde ein deutsches Lied angestimmt, dem andere folgten, bis nach und nach das ganze Repertorium deutscher Volks- und Studentenlieder in die dunkle Nacht hinein erklungen war, und ohne Bier oder Wein nicht nur die Herzen der Deutschen, sondern auch der lauschen-

Lagerfeuer.

den Engländer, sowie der erstaunten Kutscher, erfreut hatten. Die Scene war wahrhaft romantisch, und wir wären noch länger dabei geblieben, wenn uns die zunehmende Kälte nicht an den Rückzug gemahnt hätte. Von den Schlafzelten, in die wir nicht ohne bange Erwartung eintraten, war jedes mit vier doppelten Betten mit Springfedern-Matratzen und Kissen, jedoch ohne Ueberzüge, versehen, und zur Bedeckung mit einer reichlichen Zahl wollener Decken ausgestattet. Wir mussten uns bequemen je zwei in ein Bett zu kriechen, und diejenigen, welche gegen einen Chor von Schnarchern gefeit waren, spürten wenig von der Kälte, die das Wasser in den aussenstehenden Waschbecken zu harten Klumpen gefrieren liess, und genossen eine gute Nachtruhe.

Temperance Commers.

Am Morgen des 24. September hatten wir eine Fahrt von weiteren 30 Meilen vor uns und es wurde daher früh aufgebrochen, um so schnell als möglich an dem letzten und merkwürdigsten der weiteren drei Geyserbecken einzutreffen, wo der alle Stunden hoch aufspeiende "Old Faithful" dem Ganzen die Krone aufsetzen sollte. Nachdem wir das Norris Geyser Becken seiner ganzen Länge nach durchfahren hatten, kamen wir durch einen breiten Wiesengrund, Elk Park genannt, an dessen Rand wir ein Lager von hübschen Zelten aufgeschlagen fanden, in dem ein von der Regierung beschäftigtes Ingenieur-Corps campirte. In der Nähe und zu verschiedenen Malen nachher trafen wir auch auf vereinzelte Zelte, wo Männer mit ihren Frauen und Kindern übernachtet hatten, die wir für durchziehende Goldgräber hielten. Wie unser Kutscher uns aber belehrte, waren es Farmer aus den benachbarten Territorien, die nach

verkaufter Ernte nichts zu thun und sich auf ihren mit Lebensmitteln versehenen bedeckten Wagen aufgemacht hatten, um wie wir die Wunder des Parks zu schauen. Ohne uns an den um diese Ebene herumliegenden heissen Quellen und sogenannten Farbetöpfen oder Schlammbecken aufzuhalten, zogen wir bald in den Gibbon Cañon ein, eine tiefe Felsschlucht, durch die der Weg bald auf dieser bald auf jener Seite des kleinen Flusses, eine Strecke sogar in seinem felsigen Bette, sich etwa fünf Meilen weit durchwindet. Dass die romantische Passage nicht ohne Mühseligkeit und Gefahr gemacht werden kann, wurde uns bald klar und speciell einem Königlich Preussischen Geheimrath fühlbar, indem dessen Wagen auf einen in der Mitte des Weges hier wie überall stehen gelassenen Baumstamm auffuhr und ihn ohne Ceremonie auf den Erdboden beförderte, jedoch mit dem Schrecken davonkommen liess. Nachdem wir aus dem Passe heraus waren, stiegen wir durch dichten Wald einen langen Berg hinan, wo der Weg zwischen den Bäumen so schmal wurde, dass wir, um einem uns begegnenden Wagen auszuweichen, aussteigen und den Wagen zwischen die Bäume schieben mussten. Wir passirten jedoch bald verschiedene Gruppen von Arbeitern, die damit beschäftigt waren, durch Aushauen der Bäume an den Seiten die Strassen zu verbreitern. Nach Ueberwindung verschiedener anderer Bergrücken und Plateaus gelangten wir wieder auf eine Ebene und an den oberen Madison, hier Firehole River genannt. Auf der andern Seite des von einer Insel in zwei Arme gespaltenen Flusses, der hier durchfahren wird, fanden wir ein Blockhaus und Hotel, nach

Gibbon Cañon.

seinem Besitzer Marshalls genannt, das einzige Haus der Art, das nicht der Actiengesellschaft gehört, die das Hotel an den Mammouth Springs errichtet und das alleinige Recht, Wirthschaften im Park anzulegen von der Regierung gepachtet hat. Das Wirthshaus wird einstweilen hier geduldet, weil es schon vor Einrichtung des Parks hier gestanden hat und einem wirklichen Bedürfniss dient. Hier kreuzt sich nämlich die Strasse nach den Geyserbecken mit einer anderen Strasse, die nach Osten zu an die grossen Fälle und den Grand Cañon des Yellowstone, und westwärts aus dem Park hinaus ca. 100 Meilen weit nach Beaver Cañon, jetzt eine Station an der Utah Northern Eisenbahn, führt. Gern hätten Manche von uns von hier den Abstecher nach dem Grand Cañon und den Fällen gemacht, allein sie erfordern für sich allein drei Tage, und da uns für den ganzen Park nur vier Tage zugemessen waren, so mussten wir es uns an der Tour durch die Geyserbecken genügen lassen, die ja auch als einzig in ihrer Art auf der Erde dastehen und unstreitig das Merkwürdigste an dem Park sind. Bei Marshalls begegneten wir einem Theile der vor uns zu Pferd aufgebrochenen Gesellschaft, die jetzt auf dem Rückwege begriffen war und der die Nachzügler bald folgten. Als Letzter unter ihnen begegnete uns ein junger Engländer, der sein Pferd am Zaum führte. Die bedauerliche Veranlassung dazu wurde uns bald im Lager des oberen Geyserbeckens erzählt. Er hatte auf seiner Wanderung durch das Becken ausruhen wollen und sich auf den Rand eines anscheinend ruhenden Kraters gesetzt, als der Erdgeist durch diese Entweihung seines Gebietes verletzt, plötzlich

Marshalls.

aufbrauste und den überraschten Britten hinlänglich anbrühte, um ihm das Reiten für diesen Tag zu verleiden. Die Gesellschaft in unserem vierspännigen Wagen entschloss sich hier, noch am selben Tage nach dem Blockhaus zurückzukehren, um nicht am folgenden den ganzen Rückweg von 55 Meilen machen zu müssen und bestellte daher bei Marshalls das erforderliche Nachtquartier für sechs Personen. Der noch übrige Weg führte uns bald durch das sogenannte untere und das mittlere Geyserbecken, an denen wir uns jedoch nicht aufhielten, weil Alles was da zu sehen war von dem oberen und letzten Becken überboten wird. Wir erreichten das untere Ende dieses sich etwa eine Meile zu beiden Seiten des Firehole River hinaufziehenden Beckens kurz nach 1 Uhr Nachmittags und wurden von dem ersten grösseren hart am Fluss aus einem breiten Krater hervorkommenden Geyser, Riverside genannt, mit einem prachtvollen Ausbruche begrüsst. Er speit eine breite Masse heissen Wassers etwa 40 Fuss hoch nach allen Seiten hin und theilweise in den Fluss hinein, und bietet, von der Sonne beschienen, ein herrliches Schauspiel. Von hier an führt die Strasse an der Westseite des Flusses über ein breites Feld von Geyserit an den verschiedenartig geformten Kratern zahlreicher Geyser vorbei, von denen wir jedoch keinen in Thätigkeit sahen, nach dem in der Nähe des Old Faithful gelegenen Lager von Zelten hin. Hier hörten wir, dass der letzte seiner stündlichen Ausbrüche vor einer Viertelstunde erfolgt war, und hatten somit Zeit, uns vor dem nächsten durch ein sogenanntes Mittagsmahl zu stärken. Den ersten Ausbruch sahen wir uns dann aus respect-

Unteres und Mittleres Geyser Bassin.

Riverside Geyser.

Old Faithful.

voller Entfernung an, und nachdem der gütige Geyser wieder in Ruhe versunken war, stiegen wir den von ihm aufgeworfenen flachen Hügel zu seinem Krater hinan an zahlreichen Becken vorbei, die von dem ablaufenden Wasser, das eine Temperatur von ca. 200° Fahr. haben soll, gebildet und gefüllt werden. Die Oeffnung ist etwa sechs Fuss lang und zwei Fuss breit und ihr gewölbter Rand ist nur wenige Fuss über dem Hügel erhaben. Ihre Gestalt erklärt, wesshalb das Wasser nicht in einem runden Strahl, sondern in breiten Schichten hervorkommt, von denen beim Aufsteigen immer eine über die andere emporschiesst. Wenn der Geyser ruht, ist das Wasser im Krater nicht sichtbar, man hört es aber in der Tiefe aufkochen, und wenn man irgend ein schmutziges Stück Zeug hineinwirft, so kann man mit ziemlicher Sicherheit darauf rechnen, dass es beim nächsten Ausbruch rein gewaschen wieder herauskommt, wenn es der Zufall nicht mit der Hauptmasse des Wassers in den Krater zurückführt; nur darf der Stoff nicht von Wolle sein, da der Gehalt des Wassers diesen Stoff angreift, und er nur in Fetzen gerissen wieder zu Tage kommt. Wir machten die Probe mit etwa einem Dutzend unserer Taschentücher, von denen die meisten nach dem ersten, einige nach dem zweiten oder einem späteren Ausbruche zum Vorschein kamen, drei oder vier aber auch am nächsten Morgen noch nicht auf dem Hügel zu finden waren. Nach dem zweiten Ausbruch streiften wir unter den ruhenden Geysern umher, von denen die grössten bis zu 200 Fuss ansteigenden, aber nur in längeren Perioden zum Ausbruch kommenden, jenseits des durch einen Steg überbrückten

Flusses über einen breiten Hügel von Geyserit zerstreut liegen. Auf dem Wege begegneten wir verschiedenen Bächen von anscheinend smaragdgrünem Wasser, wie wir es schon früher öfters in Schluchten hatten fliessen und heraufschimmern sehen. Hier fanden wir, dass das Wasser ohne Farbe war, und nur dadurch das grüne Aussehen bekommt, dass die Alaun haltenden Quellen auf dem Steinboden der Bäche einen feurig grünen schleimigen Niederschlag absetzen, der sich an ihren Rändern zu lederweichen, schwammartigen Gebilden, ähnlich den See-Anemonen, verdichtet, die ein ganz eigenthümliches Ansehn haben, sich jedoch nicht lange an der Luft halten sollen. Der dritte und letzte Ausbruch des Old Faithful, den wir gegen 4 Uhr wieder aus einiger Entfernung beobachteten, war entschieden der schönste; die Wassersäule stieg kräftiger als zuvor und zu ihrer vollsten Höhe von 130—140 Fuss hinauf, eine ungeheure Dampfwolke nach Norden treibend, und die niedersteigende Sonne vergoldete Wasser und Dampf auf's herrlichste. Ungern schieden wir von diesem wunderbaren Fleck Erde, aber wenn wir unser Nachtquartier vor Dunkelwerden erreichen wollten, durften wir nicht länger dort weilen. Wir verabschiedeten uns daher kurz nach 4 Uhr von der übrigen Gesellschaft und rollten auf unserem Wagen rasch durch die verschiedenen Geyserbecken nach dem romantischen Blockhaus zurück. Bei Dunkelwerden dort eingetroffen hörten wir zu unserem Verdruss von dem Wirth, dass unsere Bestellung des Nachtquartiers nicht an ihn gelangt und das ganze Haus durch von verschiedenen Seiten eingetroffene Gäste, unter denen sich ein halbes Dutzend Damen befan-

Marshalls als Nachtquartier.

den, besetzt sei. Alles was er uns anbieten konnte waren Stühle in dem von Kutschern gefüllten Empfangszimmer oder Office, in welchem ein kolossaler Ofen brannte und sich ein Haufen Büffelfelle befand, deren wir uns zur Unterlage und Bedeckung bedienen konnten. Nachdem wir uns an zähem Bergschaf- und Elkfleisch nothdürftig gelabt hatten, sassen wir ermüdet und schweigsam um den Ofen und sahen die Gäste sich langsam zurückziehen, während wir in banger Ahnung der für uns kommenden Dinge harrten. Plötzlich jedoch erschien der edle Wirth und überraschte uns mit der Anrede: "Meine Herren spazieren Sie hinauf, Ihre Betten sind fertig," und so war es in der That. Auf eine uns nicht näher erklärte Weise hatte er einen der durch Vorhänge auf dem oberen Stockwerk abgekleideten Räume mit zwei doppelten Betten für vier von uns disponibel gemacht, und die beiden andern wurden in einem Bette untergebracht, das der vortreffliche Mr. Bryce stillschweigend aufgegeben hatte, und mit zwei Landsleuten zusammen in deren Bett gekrochen war. Voll Dankes für die günstige Wendung unseres Schicksals legten wir uns nieder, und nachdem der unter uns brennende Ofen aufgehört hatte, uns durch die breiten Spalten des Fussbodens mit seiner Hitze zu belästigen, genossen wir die gewünschte Nachtruhe, ungestört durch die draussen herrschende und zwischen den Balken eindringende Kälte.

Am Morgen des 25. September verabschiedeten wir uns zuerst von unserem Wohlthäter, Mr. Bryce, der mit seinen beiden Genossen von hier nach Beaver Canon abging, um nach San Francisco und den Sandwich-Inseln auf der schon erwähnten Strasse

weiterzureisen, auf der er in den ersten hundert Meilen nur ein einziges Haus zu passiren erwartete. Bald darauf zogen wir auf unserem Wagen davon und dem Gibbon Canon zu; beim Aufsteigen auf einen hohen Rücken, an dem der Weg besonders schlecht war, versuchten wir zur Erleichterung der Pferde eine Strecke zu Fuss zurückzulegen, wir mussten aber bald wieder einsteigen weil wir in der dünnen Luft der Anstrengung nicht gewachsen waren. Wir mussten uns nur wundern wie die stark strapazirten Pferde die Arbeit aushalten konnten. Es scheint übrigens auch unter Menschen ein grosser Unterschied im Ertragen von Anstrengungen in verdünnter Luft zu herrschen; einzelne der Gesellschaft wurden selbst ohne eigene Bewegung von Herzklopfen belästigt und andere konnten den ganzen Rückweg von 50 Meilen ohne Beschwerde zu Fuss zurücklegen. Auf dem Wege durch den Gibbon Canon begegneten wir der Gruppe von Landvermessern und Geologen, deren Lager wir Tags zuvor am Elk-Park passirt hatten, und die jetzt ihre Zelte, Instrumente und Lebensmittel sorgfältig auf zahlreiche Lastpferde verpackt nach einer anderen Richtung weiterzogen. Ehe wir noch an den Canon gelangt waren, genossen wir beim Abstieg von einem hohen Bergrücken eine der wenigen schönen und grossartigen Aussichten, die im Park vorkommen; jenseits der tiefen Schlucht, die sich vor uns hinstreckte, traten mehrere hohe schöngeformte Berge, und unter ihnen der nach unserem Begleiter, Mt. Schurz genannte, bei prächtiger Beleuchtung deutlich hervor. Eine leichte Briese vertrieb den Staub der Hochebene, und wir langten Nachmittags 5 Uhr wohlbehalten im Hotel an, be-

friedigt und glücklich das Wunderland unter so günstigen Verhältnissen gesehen zu haben. Erst kurz zuvor war hier der Präsident der Ver. Staaten von in dieser Jahreszeit zuweilen vorkommenden Schneegestöbern überrascht worden, während wir nur von Staub und Sonne zu leiden hatten. Einzelne Gesichter der Gesellschaft waren fast bis zur Unkenntlichkeit gebräunt, Allen aber die Haut im Gesicht und an den Händen von der trocknen Luft dermassen aufgesprungen, dass nur reichliche Applicationen von Vaselin im Stande waren sie wieder einigermassen geschmeidig zu machen. Der Abend verging uns im Hotel unter lebhaftem Austausch der gemachten Erfahrungen, und am Morgen des 26. September brachten uns die Wagen nach der Station Cinnabar zurück,wo uns unsere gemüthlichen Quartiere auf dem Zuge erwarteten. Die Fahrt über die vorher bei Nacht zurückgelegte Strecke der Zweigbahn liess uns die beiden Canons des Yellowstone und das dazwischen liegende Paradies-Thal deutlich schauen, doch blieb uns auch diesmal das umliegende Hochgebirge von Rauch und Nebel verhüllt.

Livingston

Nach kurzem Aufenthalt in Livingston flog der Zug auf der wieder erreichten Hauptbahn das Yellowstone Thal hinunter. In der Nähe von Grey Cliff setzten wir unsern liebenswürdigen deutschen Maler ab, der sich einige Tage unter den Crow Indianern aufhalten und die characteristischsten unter ihnen skizziren wollte. Mit nur kurzen Aufenthalten ging es dann weiter, leider wieder bei Nacht an Pompey's Pillar vorüber, und durch die Plains von Dakota nach Fargo, wo wir am 28. September Vor-

mittags eintrafen. Statt wie früher den Rückweg nach St. Paul über die St. Paul, Minneapolis und Manitoba Bahn zu machen, fuhren wir diesmal weiter bis Brainerd, am Missisippi. Auf dieser Strecke passirten wir nur einige 20 Meilen südlich von dem die Quelle des Missisippi bildenden See Itaska, und traten in die Waldregion des nordöstlichen Minnesota ein, welche die junge Stadt Brainerd zu einem Centrum des Holzhandels macht. Von hier aus setzten wir die Fahrt auf der von der Nord-Pacific erworbenen Bahn nach St. Paul fort ohne nach dem eigentlichen Endpunkt der Hauptbahn bei Duluth am Lake Superior gelangt zu sein. Von St. Paul ging es rasch weiter nach Südosten, und nachdem wir am Morgen des 29. September von der Station aus die hübsche Lage von Madison zwischen zwei Seen bewundert hatten, brachte uns der Zug Nachmittags 2 Uhr nach Chicago. Hier trennte sich wieder ein Theil der Gesellschaft um entweder St. Louis und andere Städte des Westens aufzusuchen oder nach Baltimore und Washington weiterzufahren. Die nach New York bestimmten Gäste wurden auf verschiedenen ostwärts gehenden Zügen vertheilt; unser bequemer Wagen wurde an den über Cleveland, Buffalo und Albany führenden Zug angehängt und lieferte uns am Morgen des 1. October wohlbehalten im Grand Central Depot in New York ab, von wo er uns vor fünf Wochen weniger einen Tag weggeführt hatte.

Brainerd.

Chicago.

New York.

Der Rest der Gesellschaft trennte sich hier voll von Bewunderung der Energie und Sorgfalt, welche sie so sicher und bequem über die weiten Strecken geführt hatte; mit eigenen Augen hatten sie die

colossale Ausdehnung des Continents durchmessen und sich an der Verschiedenartigkeit seiner Landschaften ergötzt ; sie hatten gesehen wie Städte aus der Erde wachsen, und die reissend schnelle Zunahme der Bevölkerung des Nordwestens war besonders einigen von ihnen vor Augen getreten, welche Grossstädte wie St. Paul und Minneapolis als kleine Dörfer gekannt hatten. Sie hatten die Rothhäute in ihrer schwindenden Herrlichkeit erblickt und in der Nord-Pacific-Bahn die Ursache kennen gelernt, die den Indianer-Kämpfen ein Ziel zu setzen und den Rest der untergehenden Rasse für die Civilisation zu retten verspricht. Sie hatten gestaunt über die Fruchtbarkeit nicht nur der Ebenen sondern auch der Berge und über den grossartigen Schatz von Hülfsquellen, der am Abhang des stillen Oceans für künftige Generationen aufgespart liegt. Die reine Luft der Berge und Ebenen hatte ihre leiblichen Kräfte erneuert, und ihr Geist war durch den Verkehr mit so vielen trefflichen Gefährten erfrischt worden. So konnten sie nicht anders als mit begeistertem Dank gegen die Urheber so reicher Genüsse, gegen die Gesellschaft und ihren würdigen Leiter, zu ihren Freunden zurückkehren.

Flnd in 84 - Pres

